MODELARZ

W NUMERZE:



Model szybowca „KOS-1"

●

Model „Wakefield" XL-59

●

Samolot szturmowy „Fiat G-91"



●

Kuter radarowy RTTL 2754

Józef Stangierski na starcie z modelem „Mazowsza"

NUMER 10 (54) PAŹDZIERNIK 1959 CENA 2,50 zł

PIĘTNASTOLECIE LIGI PRZYJACIÓŁ ŻOŁNIERZA



12 października byłby zwykłym dniem jesieni, gdyby nie Lenino i nasi żołnierze.

Rok 1943 nadał mu wysoką rangę historycznej daty. Przed szesnastu laty pola pod Lenino krew żołnierska ubarwiła 12 października purpurą. Odtąd jest świętem całego narodu czczącego bohaterski trud żołnierski, z którego zrodziła się wolność.

Umiłowanie wolności i tych, którzy nie żałując życia wydzierali kraj z hitlerowskiego jarzma, kierowało w początkach naszej niepodległości tysiące obywateli w szeregi poprzedniczki LPŻ — Towarzystwa Przyjaciół Żołnierza. Odtąd Liga Przyjaciół Żołnierza jest nierozerwalnie związana z Wojskiem, bo wyrosła z społecznej woli wzmacniania jego zaplecza. Nieprzypadkowo więc obchodzimy rokrocznie Tydzień LPŻ w październikowe dni, a główne uroczystości zamykamy w Dzień Wojska Polskiego.

Odległy bardzo zdaje się czas tworzenia zrębów organizacji, jej pierwszych kół, w których gromadzili się patrioci pragnący nadać realny wyraz swojej miłości do radzieckich i polskich żołnierzy torujących szlak wolności. Kraj nasz był wtedy zniszczony i biedny. Nie starczało w budżecie państwa od razu na wszystko. I właśnie wtedy z robotniczych złotówek zbierały się poważne sumy, które szły na żołnierskie świetlice, biblioteki, robotę kulturalną, pomoc żołnierzom i ich rodzinom. W każdej takiej złotówce gromadzonej przez organizację zawarte były uczucia ludzi, więcej warte od pieniędzy. Skupiała się wtedy w organizacji młodzież i dorośli, tworzono zespoły artystyczne dla umilenia żołnierskiego wypoczynku.

Z biegiem lat zmieniał się charakter organizacji. Armia nie potrzebowała już pomocy materialnej, potrzeba było natomiast żołnierzom strzegącym spokoju naszego powszedniego dnia pracy, moralnej opieki społeczeństwa. W skład byłego TPŻ weszły takie organizacje jak Towarzystwo Przyjaciół ORMO, PZK. Stworzono Ligę Przyjaciół Żołnierza, z którą w roku 1953 połączyły się Liga Morska i Liga Lotnicza.

Nowa LPŻ zaczęła rozwijać szkolenie i sporty wodne, lotnicze, strzelectwo, motoryzację i modelarstwo. Na przestrzeni tych 15 lat LPŻ wykonała wiele pożytecznych zadań wynikających z jej patriotycznego charakteru. Z każdym rokiem lepiej rozwijała pracę w swoich kołach i klubach, dobrze służyła narodowi wychowując tysiące swoich członków w duchu umiłowania najlepszych tradycji narodowych, w duchu umiłowania postępu i pokoju. LPŻ przygotowywała i nadal przygotowuje młodzież do pracy w różnych gałęziach gospodarki i służby w Ludowym Wojsku Polskim.

Zarządy LPŻ we wszystkich województwach wysiłkiem społecznym budowały strzelnice, sprzęt sportowy i wiele innych obiektów. Starały się o to, by młodzież w kołach i klubach znajdowała zaspokojenie swoich zainteresowań, aby coraz lepiej rozwijała się myśl techniczna i sport oraz przyjacielskie kontakty z bratnimi organizacjami w w krajach demokracji ludowej. Jej jachty zawijały do wielu portów zagranicznych. Strzelcy, motorowcy, wodniacy i modelarze mieli nieraz okazję zmierzyć swe siły ze swoimi kolegami zagranicznymi i skorzystać z ich doświadczeń. W każdy Tydzień LPŻ organizacja inicjowała tysiące wystaw, festynów, imprez sportowych i serdecznych spotkań społeczeństwa z Wojskiem. Dawały one obraz osiągnięć Ligi.

*Dziś, gdy LPŻ obchodzi swój **15-letni** jubileusz, trudno byłoby z ołówkiem w ręku wyliczyć wartość wykonanych przez nią prac społecznych i wychowawczych. Jedno jest pewne, że niewymierna jest ofiarność jaką wykazali jej działacze.*

W bilansie Ligi można by wyliczyć także spory rejestr braków i przypomnieć niejedno wypaczenie.

Ale tak już bywa, że w świąteczne dni radujemy się tym co dobre, taki przywilej mają święta i jubileusze — dlatego są miłe. Na powszedni dzień pracy zostawmy więc troskę o to, aby w następnych latach poprawić to wszystko, co jeszcze złe w naszej robocie. Nie należy wątpić, że w najbliższej przyszłości ulegnie także zasadniczej poprawie sytuacja modelarstwa.

Dziś 15-letnia Liga Przyjaciół Żołnierza jest dostatecznie silna by sprostać nowym, znacznie szerszym zadaniom. Jest silna, bo potrafi już nie tylko widzieć swoje błędy, ale je usuwać i wprowadzać w swej działalności coraz lepsze formy i metody pracy z młodzieżą i współpracy z wojskiem.

Dlatego z optymizmem witamy tegoroczny Dzień Wojska Polskiego i Tydzień LPŻ.

W Jubileusz organizacji składamy jej działaczom i aktywistom oraz wszystkim członkom życzenia nowych sukcesów.

Redakcja

PRACE WARSZAWSKIEGO MODELARZA

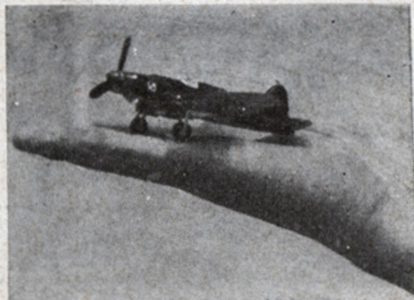
W numerze wrześniowym „Modelarza" zamieściliśmy wzmiankę o zbudowaniu przez modelarza warszawskiego Wiesława Sadłowskiego 45 modeli samolotów, na których Polacy walczyli



w czasie drugiej wojny światowej. W bieżącym numerze zamieszczamy zdjęcie tych modeli oraz nieco wiadomości i ich wykonawcy.

Wiesław Sadłowski z zawodu drukarz-chemigraf, czytając książki lotnicze opowiadające o bohaterstwie lotników polskich postanowił uczcić ich trud i bohaterstwo przez budowę modeli samolotów, na których walczyli.

Prace swe rozpoczął w 1957 r., a dziś już może zademonstrować piękną kolekcję modeli. Jest ich 45, lecz w wykonaniu trójkami. Do najpiękniejszych



zaliczyć można miniaturowy model P11C, który mało widoczny jest na dłoni. Wszystkie modele bowiem budowane są w podziałce 1:100. Również i inne modele wyróżniają się starannością wykonania.



Modele samolotów PO-2, Ił-2, Mustang, Spietfiere, Welington czy też Hulifax zaliczyć należy do wysokiej klasy, za co należy się uznanie kol. Sadłowskiemu, biorąc pod uwagę, że budowane były przy trudnych warunkach mieszkaniowych oraz prymitywnymi narzędziami takimi, jak nóż szewski i kilka pilników.

Kol. Sadłowski zamierza ze zbudowanych modeli, przeznaczyć jedną serię dla szkoły, w której jest duże zainteresowanie lotnictwem czy też modelarstwem lotniczym.



NAJWIĘKSZA FLOTA ŚWIATA

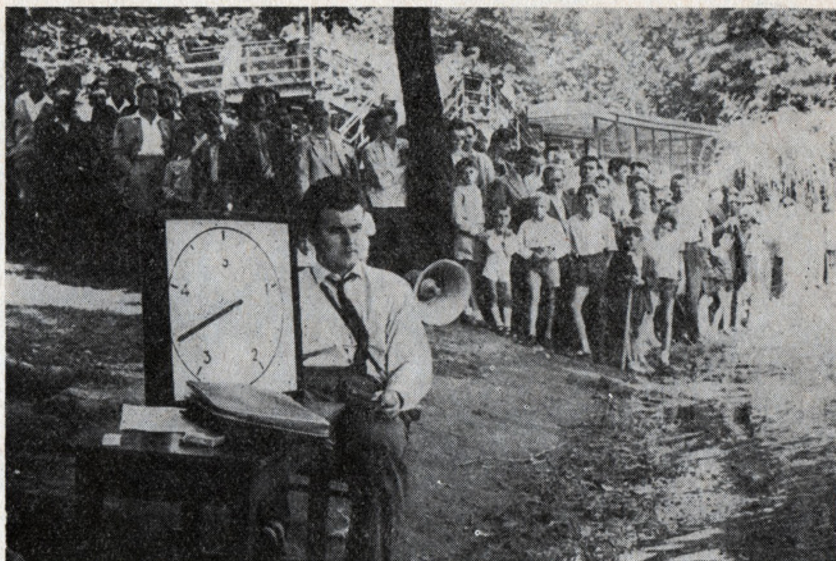
znajduje się w niewielkim pokoju zwykłego mieszkania kopenhaskiego. Duński chirurg dr Thyye Madson od 30 lat buduje swe małe okręciki. Długość największego modeliku nie przekracza 20 cm. Modele są wyjątkowo precyzyjne — wzorowane najdokładniej na istniejących statkach.

CZY WIECIE, ŻE...

...numer wrześniowy czasopisma angielskiego „Model Aircraft" zamieszcza na całej kolumnie zdjęcia modeli redukcyjnych samolotów wykonanych przez naszych modelarzy. Na pierwszym miejscu wymieniony jest model samolotu P11C — Dąbrowskiego z Warszawy. Modele wystawione były w Pałacu Kultury na Ogólnopolskiej Wystawie Modelarstwa.

...redakcja „Modelarz" urządziła w Centralnej Składnicy Harcerskiej w Warszawie wystawę modeli kartonowych samolotów wykonanych z planów „Małego Modelarza".

(2) U MODELARZY WĘGIERSKICH



Nie może być sporu o czas wyznaczony na start. Automatyczny zegar jest dobrym wskaźnikiem dla zawodnika, sędziów i publiczności.

W poprzednim numerze omówiliśmy wyniki Ogólnowęgierskich Zawodów Modeli Pływających. Obecnie zapoznamy czytelników ze strukturą organizacyjną modelarstwa w tym kraju.

* * *

Modelarstwo na Węgrzech zgrupowane jest w całości przy Magyar Honvedelmi Sportszoveseg — odpowiedniku naszej Ligi Przyjaciół Żołnierza. Całokształtem szkolenia i sportu modelarskiego (lotniczego, samochodowego i okrętowego) kieruje Dział Modelarski utworzony przy Zarządzie Głównym MHS.

Działowi podlega:

— Doświadczalny Instytut Modelarski, w którym zatrudnieni są specjaliści z zakresu budowy silników modelarskich i aparatur do zdalnego sterowania modeli;
— Centralna Składnica Materiałów Modelarskich w Budapeszcie, prowadząca sprzedaż detaliczną i realizująca zamówienia indywidualne oraz zbiorowe z wysyłką na teren całego kraju;
— Wytwórnia silników modelarskich oraz gotowych zestawów i części do modeli latających, pływających i kołowych;
— Redakcja miesięcznika „Modellezes" poświęconego wszystkim dziedzinom modelarstwa.

W każdym Zarządzie Wojewódzkim MHS, których jest na Węgrzech 19 (obejmujących po 3 — 4 powiaty) zatrudniony jest pracownik odpowiedzialny za rozwój wszystkich specjalności modelarstwa. Do zadań jego należy: organizacja szkolenia i pomoc w zaopatrzeniu a także przeprowadzaniu imprez, których na Węgrzech organizuje się bardzo dużo. W jednym tylko 1959 r. zaplanowano na przykład łącznie 11 imprez lotniczych, 4 szkutnicze i 1 samochodową.

Nasi węgierscy przyjaciele mają na terenie całego kraju 474 kółka modelarskie, skupiające w br. 7 600 modelarzy wszystkich dziedzin. Kółka te dysponują w większości własnymi lokalami. Z cyfry tej około 1 000 osób stanowią modelarze nowych specjalności, mianowicie — modelarstwa samochodowego i okrętowego, wprowadzonych w tym kraju dopiero jesienią 1957 r.

Z przeprowadzonych rozmów i obserwacji wynika, że główny nacisk położony jest na sport i wyczyn



Węgrzy nie uznają nagród rzeczowych. Zdobywcy I, II i III miejsc otrzymują nagrody symboliczne w postaci pucharów.

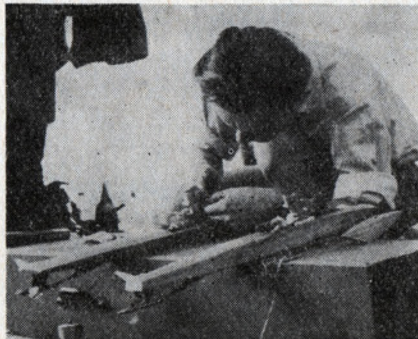
w modelarstwie. Zajęcia programowe, tj. szkolenie teoretyczne prawie nie istnieje.

Do modelarni MHS przyjmowana jest młodzież w wieku od 15 lat. Na imprezach przeważają zawodnicy powyżej 25 lat. Zajęcia odbywają się na zasadach pracy klubowej. Zaopatrzenie w materiały prawie

(ciąg dalszy na str. 24)



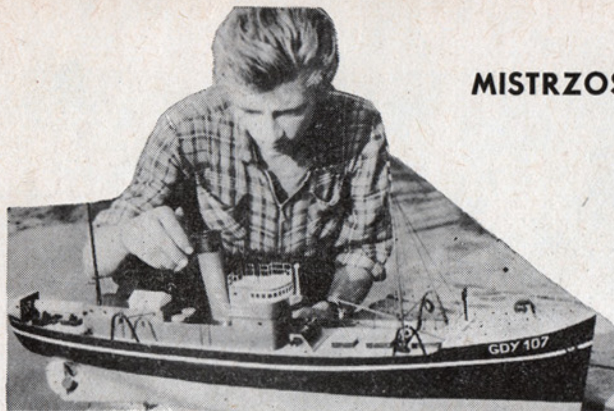
Instytut Modelarski w Budapeszcie produkuje seryjnie jednokanałowe aparatury do zdalnego sterowania. Stąd też i ilość modelarzy startujących w tej klasie jest większa niż w Polsce

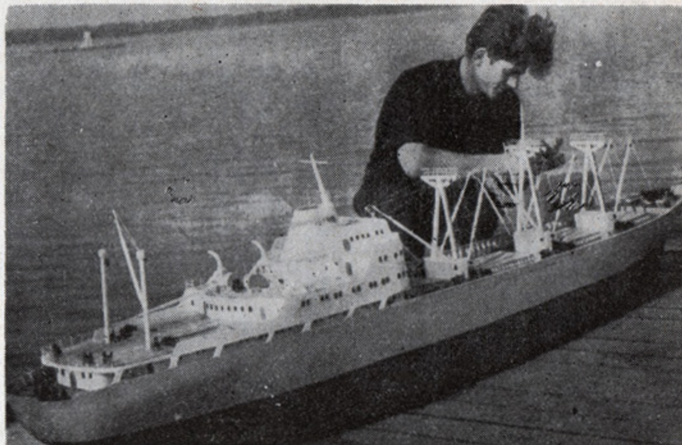


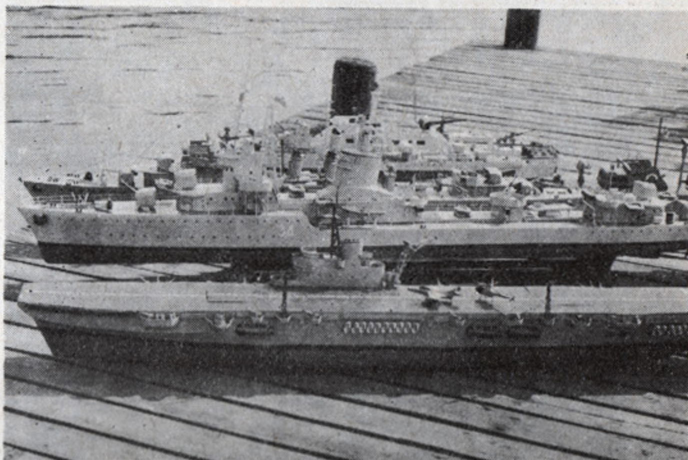
Ostatnie poprawki przed startem dokonywane przez Józefa Versitz'a.



Moment startu modelu redukcyjnego radarowego kutra patrolowego (którego plan publikujemy na str. 19) wykonany przez Rumholmi Diula z Budapesztu







■ Ostateczny termin oddania materiału do drukarni nie pozwala na szczegółowe omówienie i głębszą analizę w tym numerze, przebiegu VI Mistrzostw Polski Modeli Pływających. W telegraficznym skrócie podajemy więc tylko krótkie migawki z tej imprezy i ostateczne wyniki drużynowe. Obszerniejszy materiał zamieścimy w następnym numerze.

■ Miejsce zawodów: Sława Śląska w woj. Zielona Góra. Termin: od 4 do 9.9.1959 r. Na starcie stanęło 11 wojewódzkich ekip juniorów i 9 ekip seniorów. Zawody rozgrywane były oddzielnie dla seniorów (4—6.9.br.) i oddzielnie dla juniorów (7—9.9.br.) Pogoda, jezioro i okolica, wspaniałe.

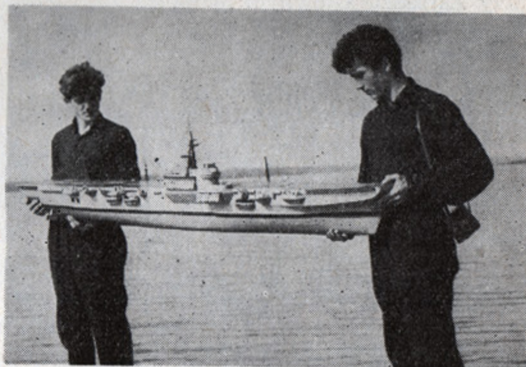
■ Zawody seniorów odbyły się o puchar przechodni ufundowany przez Redakcję „Morze". Jest to już drugi puchar, gdyż pierwszy po trzykrotnym zwycięstwie drużynowym przejęła na własność ekipa województwa poznańskiego.

Juniorzy walczyli o puchar ufundowany w tym roku przez Redakcję „Modelarz". Na pucharze są wygrawerowane następujące słowa: „Nagroda przechodnia Redakcji „Modelarz" dla zdobywcy I miejsca drużynowego w Mistrzostwach Polski Modeli Pływających — Juniorów. Warszawa 10.IX.1959 r.

■ Romantycznie i chłodno. Tak określali uczestnicy zawodów swój pobyt w Sławie Śląskiej. Mieszkali oni w ładnych, kolorowych, dwuosobowych domkach campingowych rozmieszczonych w wysokopiennym sosnowym lesie, na malowniczym pagórku, tuż nad jeziorem. Temperatura w dzień dochodziła do 25 C., a w nocy nawet 3 koce okazały się niewystarczające.

■ W dniu 8 września br. w czasie rozgrywania biegów z modelami żaglowymi klasy IV (M) i V (10) — juniorów, warunki wietrzne były wprost idealne dla tego rodzaju modeli, a obsługa kajaków do wyławiania modeli wspaniała. Dzięki temu w ciągu jednego dnia odbyło się aż 176 biegów (walczył każdy z każdym) na dystansie 150 m. Rzecz niespotykana na żadnych dotychczasowych zawodach.

Tekst i zdjęcia: JAN MARCZAK

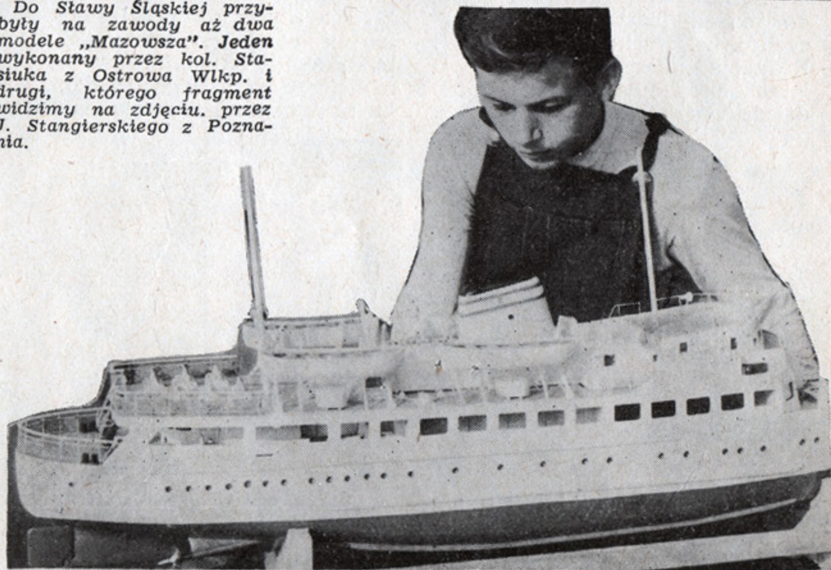




Modelarze z Kielc posiadali najwięcej modeli redukcyjnych, zdobywając nimi cenne punkty dla drużyny.

Model drobnicowca „Krynica" i jego wykonawca kol. Mamcarz z Lublina. Pierwszy model lotniskowca biorący udział w zawodach modelarskich w Polsce. Wykonał go kol. Samuła z Lublina.

Do Sławy Śląskiej przybyły na zawody aż dwa modele „Mazowsza". Jeden wykonany przez kol. Stasiuka z Ostrowa Wlkp. i drugi, którego fragment widzimy na zdjęciu. przez J. Stangierskiego z Poznania.



G. BENEDEK

V ZAWODY o Puchar „Vartex'u"

(Korespondencja własna z Węgier)

W dniach 26—27 lipca odbyły się w Jugosławii w miejscowości Varazdin V Zawody o Puchar „Vartex'u" w kategorii szybowców A2 i wyścigu zespołowego (Team Racing). Zawody te odbyły się pod protektoratem miejscowych zakładów tekstylnych „Vartex". W międzynarodowej tej imprezie, oprócz 120 jugosłowiańskich modelarzy, brało udział 4 Węgrów, 2 Francuzów i po jednym reprezentancie ze Szwecji i Polski.

Pogoda dopisywała, wiatr był słaby, o sile do 4 m/sek, jednak upały były znaczne (35—40°C) i silne prądy termiczne. Oczywiście prócz dobrego modelu, trzeba było mieć również przysłowiowy „łut szczęścia". Maksymalną ilość punktów (900) uzyskali dwaj Jugosłowianie: Steve Paulin i Mirosław Vuletic. Węgier Ernö Frigyes, mistrz świata z r. 1958 w kategorii modeli silnikowych, był trzeci w czasie 874 sek. a Slobodan Babic, mistrz świata w kategorii A2 (1957) był dopiero dwunasty.

W wyścigu zespołowym (Team Racing) uczestniczyło 25 Jugosłowian i 3 Węgrów. A oto ostateczne wyniki zawodów:



Paulin S. i Vuletic M. (Jugosławia) na starcie



Erno Frigyes (Węgry) ze swoim modelem A-2

KATEGORIA A2

1. M. Vuletic (Jugosławia)	— 900
2. S. Paulin (Jugosławia)	— 900
3. E. Frigyes (Węgry)	— 874
4. L. Sofejic (Jugosławia)	— 871
5. E. Mikulcic (Jugosławia)	— 850
6. K. Lorber (Jugosławia)	— 832
7. S. Rozman (Jugosławia)	— 830
8. K. Spolaric (Jugosławia)	— 826
9. V. Kmoch (Jugosławia)	— 823
12. S. Babic (Jugosławia)	— 795
16. A. Sulisz (Polska)	— 763
18. K. Anderson (Szwecja)	— 758
37. A. Goetz (Francja)	— 648
57. M. Pierrard (Francja)	— 530

WYSCIG ZESPOŁOWY (TEAM RACING)

1. R. Variacic (Jugosławia) V. Kmoch	— 4 min. 08 sek.
2. M. Ivancek (Jugosławia) Slukan	— 5 min. 49 sek.
3. G. Toth (Węgry) G. Benedek	— 5 min. 53 sek.
4. E. Frigyes (Węgry) L. Purgai	— 6 min. 11 sek.
5. M. Vujic (Jugosławia) J. Vujic	— 6 min. 20 sek.
6. Kail (Jugosławia) Spelaric	— 6 min. 21 sek.

MISTRZOSTWA POLSKI MODELI PŁYWAJĄCYCH • MISTRZOSTWA POLSKI MODELI

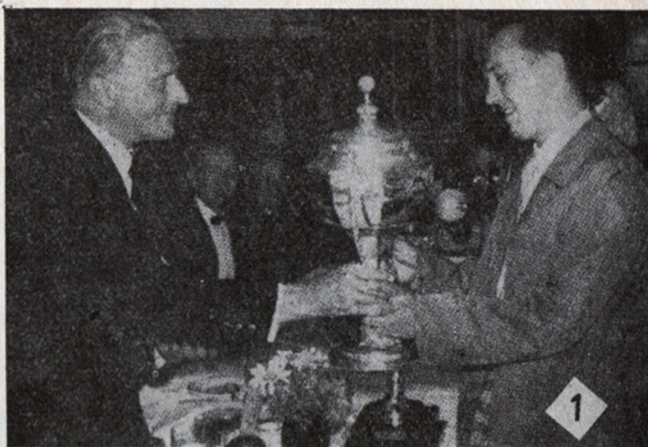
WYNIKI
drużynowe VI Mistrzostw Polski Modeli Pływających Juniorów i Seniorów

Juniorzy			Seniorzy		
Miejsce	Województwo	Ilość pkt.	Miejsce	Województwo	Ilość pkt.
1	Poznań	1527	1	Poznań	2244
2	Katowice	1352	2	Katowice	1920
3	Kielce	1169	3	Szczecin	1753
4	Gdańsk	1137	4	Gdańsk	1546
5	Opole	673	5	Łódź	1000
6	Warszawa	641	6	Kielce	895
7	Bydgoszcz	555	7	Warszawa	395
8	Łódź	518	8	Opole	240
9	Lublin	417	9	Bydgoszcz	71
10	Koszalin	349			
11	Białystok	188			

WYNIKI ŁĄCZNE
juniorów i seniorów

Miejsce	Województwo	Ilość pkt.	Uwagi
1	Poznań	3771	
2	Katowice	3272	
3	Gdańsk	2783	
4	Kielce	2064	
5	Szczecin	1753	tylko seniorzy
6	Łódź	1518	
7	Warszawa	1036	
8	Opole	913	
9	Bydgoszcz	626	
10	Lublin	417	tylko juniorzy
11	Koszalin	349	tylko juniorzy
12	Białystok	188	tylko juniorzy

MISTRZOSTWA ŚWIATA 1959
MODELI Z NAPĘDEM GUMOWYM
„WAKEFIELD"



Tegoroczne mistrzostwa świata w kategorii modeli z napędem gumowym („Wakefield") odbyły się w Brienne Le Château (Francja) i przyniosły wiele niespodzianek. Z zeszłorocznej czołówki tylko nasz reprezentant St. Żurad zdołał utrzymać swoją pozycję. Ubiegłoroczny mistrz Baker uplasował się na dość odległym miejscu, gdyż zajął 51 miejsce z czasem 639 sek., również Szwed R. Johanson (trzeci w ubiegłym roku), wypadł znacznie słabiej zajmując 32 miejsce z czasem 764 sek. Dużą też niespodzianką jest 49 miejsce znanego radzieckiego modelarza W. Matwiejewa oraz 28 miejsce znanego na całym świecie teoretyka modelarskiego i doskonałego modelarza G. Benedeka (Węgry). Startujący w barwach polskich (poza Żuradem) A. Kossowski i J. Kosiński uzyskali też względnie słabe wyniki w porównaniu ze startami odbytymi w kraju. Kossowski po trzecim locie stracił model zasadniczy, musiał więc startować modelem zapasowym, który lata znacznie słabiej. Natomiast model Kosińskiego po uzyskaniu w jednym z lotów znacznej wysokości w locie silnikowym „zgubił" grzybek kadłuba wraz ze śmigłem i zamiast prawie pewnych 180 sekund — uzyskuje 0 punktów, co całkowicie przekreśliło zajęcie dobrej lokaty. Brak dopilnowania niezawodności poszczególnych elementów należy przypisać stosunkowo małej rutynie tego doskonale zapowiadającego się modelarza, był to bowiem pierwszy jego start na tak poważnej imprezie.





Co się tyczy słabszej niż ogólnie spodziewano się lokaty zespołowej, należy zaznaczyć, że jeden chociażby lot Kosińskiego (zamiast „0" — 180 sekund) przesunąłby zespół na 5 miejsce! A jeżeli wziąć pod uwagę zaginięcie modelu Kossowskiego, to uzyskanie 5 miejsca było całkowicie realne.

Tę krótką notatkę podajemy na podstawie rozmów z poszczególnymi zawodnikami, gdyż niestety do chwili oddania niniejszego numeru nie otrzymaliśmy relacji pisemnej.

Również nie otrzymaliśmy zarówno szczegółowych wyników, jak i materiału ilustracyjnego, wobec tego zmuszeni byliśmy do korzystania z angielskiego miesięcznika „Model Aircraft". **N.**





1. Mistrz świata 1959 — Fr. Dvořak, CSR przyjmuje puchar „Wakefield".
2. Zeszłoroczny mistrz Baker przygotowuje model do startu.
3. Zawodnik radziecki W. Matwiejew wkręca ostatnie obroty, za chwilę start.
4. Amerykanin B. Hatschek zaczyna nakręcać gumę.
5. Szwed L. Tysklind jak widać na zdjęciu jest zadowolony ze swoich wyników.
6. Stanisław Żurad (Polska) przygotowuje model do startu.

MISTRZOSTWA ŚWIATA MODELI Z NAPĘDEM GUMOWYM

I WYNIKI INDYWIDUALNE

1. Dvorek F. — Czechosłowacja 5 X 180 = 900 + 285
2. Hatschek R. — USA 5 X 180 = 900 + 256
3. Mc Gillivray J. — Kanada 5 X 180 = 900 + 246
4. Żurad St. — Polska 5 X 180 = 900 + 230
5. Zapasnyj W. — ZSRR 5 X 180 = 900 + 230
6. Mackenzie D. — Kanada 5 X 180 = 900 + 184
7. Tysklind L. — Szwecja 5 X 180 = 900 + 121
8. Bilgri J. — USA
   180+180+180+180+163=883
9. Cardoro Sueno A. Portugalia
   155+180+180+180+180=875
10. Kothe H. — USA
   163+170+180+180+180=873
11. Petiot J. — Francja
   145+180+180+180+180=865
12. Hyvarinen R. — Finlandia
   180+180+180+147+160=847
13. Fea G. — Italia
   180+180+123+180+180=843
14. Meyer J. — Szwajcaria
   180+180+112+180+180=832
15. Schilling H. — Niem. Rep. Fed.
   137+160+180+180+174=831
16. Monks R. — W. Brytania
   180+139+142+180+180=821
17. King A. — Australia
   180+180+180+180+ 97=817
18. Hamalainen E. — Finlandia
   164+180+180+110+180=814
19. Van Mellaert J. — Belgia
   143+180+130+180+180=813
20. Krizsma G. — Węgry
   180+180+180+130+138=808

21. Pla Ysas M. Hiszpania — 797; 22. Roberts G. W. Brytania — 797; 23. North R. W. Brytania — 790; 24. Kossowski A. Polska — 180+180+180+88+159==787; 25. Fullarton J. Australia — 781; 26. Rupp G. NRF — 779; 27. Suter H. Szwajcaria — 777; 28. Benedek G. Węgry — 773; 29. Cooke W. Nowa Zelandia — 772; 30. Sugden D. Kanada — 771; 31. Taberna S. Italia — 767; 32. Johanson R. Szwecja — 764; 33. Smolders J. Holandia — 754; 34. Scardicchnio V. Italia — 748; 35. Nimptsch W. NRF — 747; 36. Aalto P. Finlandia — 745; 37. Iwannikow J. ZSRR — 730; 38. DaFonseca E. Portugalia — 714; 39. Mużny L. CSR — 710; 40. Corroll J. Irlandia — 710; 41. Mikkelsen H. Dania — 699; 42. Kennedy D. Nowa Zelandia — 696; 43. Terazzoni D. Francja — 690; 44. Monturo Cavaco M. Portugalia — 686; 45. Charbert J. Francja — 683; 46. Azorl L. Węgry — 676; 47. Lust P. Holandia — 659; 48. Van Mellaert L. Belgia — 657; 49. Matwiejew W. ZSRR — 651; 50. Kaufmann B. Szwajcaria — 643; 51. Baker B. Australia — 639; 52. Sz. Qvarnstron A. Szwecja — 637; 53. Balasse E. Belgia — 626; 54. Cižek R. CSR — 610; 55. Reuser B. Holandia — 598; 56. Merseburger Baldy C. Hiszpania — 547; 57. Christensen N. Dania — 526; 58. Clarke A. Nowa Zelandia — 423; 59. Kosiński J. Polska 112+97+180+0+129=518; 60. Nienstaedt E. Dania — 400; 61. Navarro G. Maroko — 143.

WYNIKI ZESPOŁOWE

1. USA — 2656
2. Kanada — 2571
3. Wielka Brytania — 2408

4. Finlandia — 2406; 5. Italia — 2358; 6. NRF — 2357; 7. Szwecja — 2301; 8. ZSRR — 2281; 9. Portugalia — 2275; 10. Węgry — 2257; 11. Szwajcaria — 2252; 12. Francja — 2238; 13. Australia — 2237; 14. Czechosłowacja — 2220; 15. Polska — 2205; 16. Belgia — 2096; 17. Holandia — 2011; 18. Nowa Zelandia — 1991; 19. Dania — 1625; 20. Hiszpania — 1351; 21. Irlandia — 710; 22. Maroko — 143.

Uwaga: Hiszpania — 2 zawodników. Irlandia i Maroko po 1 zawodniku.

MISTRZOSTWA ŚWIATA MODELI SZYBOWCÓW A-2 1959 r. Bourg — Leopold (Belgia)

I. WYNIKI INDYWIDUALNE:

1. Ritz USA 5 x 180 = 900 + 401*)
2. Sokołow ZSRR 5 x 180 = 900 + 329*)
3. Habib Pakistan 5 x 180 = 900 + 86
4. Tankapao Finlandia 5 x 180 = 900 + 71
5. Kekkonen Finlandia 5 x 180 = 900
6. Buiter Holandia 180+180+164+160+180 = 864
7. Jansson Szwecja 180+180+180+180+140 = 860
8. Bulgheroni Italia 180+180+126+180+176 = 842
9. Wagner Austria 110+180+180+180+180 = 830
10. Ella Finlandia 180+180+101+180+180 = 821
11. Nilsson Szwecja 180+180+ 92+180+180 = 812
12. Babicz Jugosławia 180+180+180+180+ 90 = 810
13. Monks W.Brytania 180+108+180+180+160 = 808
14. Michalek CSR 180+106+180+180+159 = 805
15. Taverna Italia 97+180+161+180+180 = 798
16. Hansen Dania 180+ 75+180+180+180 = 795
17. Thomson Kanada 180+180+180+180+ 70 = 790
18. Kunz NRF 145+180+180+ 96+180 = 781
19. Kool Holandia 180+108+180+180+127 = 775
20. Horyna CSR 180+164+180+180+ 69 = 773

21. Schnurer, Austria — 776; 22. Petit, Belgia — 762; 23. Kalen, Szwecja — 761; 24. Frigyes, Węgry — 742; 25. Krook, Holandia — 739; 26. Rodoczi, Węgry — 736; 27. H. Hansen, Dania — 734; 28. Soave Italia — 729; 29. Marchand, Belgia — 727; 30. Wiehle, USA — 721; 31. Wilson, N. Zelandia — 720; 32. Feldleit, Izrael — 715; 33. Block, W. Brytania — 711; 34. Vuletic, Jugosławia — 710; 35. Brand, Francja — 697; 36. Schneidler, Austria — 689; Prohaza , CSR — 686; 38. Awerianow, ZSRR — 682; 39. Rözer, Węgry — 677; Sifflet, USA — 677; 41. Hauenstein, Szwajcaria — 676; 42. Dreher, Jugosławia — 675; 43. Mahomedali, Pakistan — 661; 44. Simonow, ZSRR — 658; 45. Cavon, Francja — 657; 46. A. Hamsen, Dania — 655; 47. Tuck, Kanada — 643; 48. Dawood, Pakistan — 637; 49. Shirt, W. Brytania — 627; 50. Scheu, Szwajcaria — 598; 51. Foster, Kanada — 594; 52. Kiflawl, Izrael — 588; 53. Sheppard, N. Zelandia — 567; 54. Beutler, Szwajcaria — 567; 55. Benkert, NRF — 549; 56. Ritchie, N. Zelandia — 542; 57. Zimmernan, Belgia — 537; 58. Magniette, Francja — 530; 59. Kadmon, Izrael — 498; 60. Wasthoff, NRF — 490.

II. WYNIKI ZESPOŁOWE:

1. Finlandia — 2621,
2. Szwecja — 2433,
3. Holandia — 2378,

4. Italia — 2369; 5. USA — 2298; 6. Austria — 2285; 7. Czechosłowacja — 2264; 8. ZSRR — 2240; 9. Pakistan — 2198; 10. Jugosławia — 2195; 11. Dania — 2184; 12. Węgry — 2155; 13. W. Brytania — 2146; 14. Kanada — 2027; 15. Belgia — 2026; 16. Francja — 1884; 17. Nowa Zelandia — 1848; 18. Szwajcaria — 1841; 19. Niem. Republika Federalna — 1820; 20. Izrael — 1801.

Uwaga: Ekipa polska nie brała udziału.

---

*) Czas mierzony do zniknięcia z pola widzenia chronometrażystów.

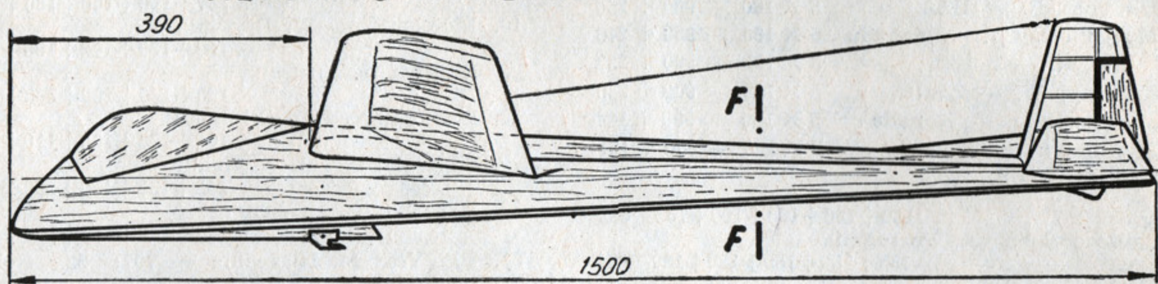


KOS-1

MODEL SZYBOWCA ZDALNIE STEROWANEGO

konstr: Edm. OSIŃSKI
Edw. KUROWSKI

-AEROKLUB WARSZAWSKI-



Ciężar całk. 3000 G
Obciążenie 33 G/dcm²

APARATURA „RUM-1"

S=75 dcm²
300
S_h= 16 dcm²
180
1000
140
3000
200

F-F

listwy sosnowe 3 szt. 5×3
listwy sosn. 10×3
sklejka gr. 1,5
balsa 1,6
listwy sosnowe 10×3

WRĘGA KADŁUBA

nakładki gr. 1,6
balsa 1,6
balsa M.
wypełnienie balsa M
sosna 10×3
sosna 8×2
balsa 1,6
balsa M.

ŻEBRO PŁATA (1:2)

Wznios płata i stat. poz. 8°

ŻEBRO STAT. POZIOMEGO (1:2)

balsa 0,8
sosna 5×3
balsa 1,6

PODZIAŁKA

0 10 20 30 40 50 60 70 80 cm

MODEL SZYBOWCA ZDALNIE STEROWANEGO »KOS-1«

Konstr. Edmund Osiński i Edward Kurowski

Zdalnie sterowane modele latające to najmłodsza dziedzina sportu modelarskiego, szczególnie w naszym kraju. Szersze zainteresowanie się tego rodzaju modelami datuje się zaledwie od roku (1958), kiedy to od nielicznych „wzlotów" eksperymentalnych przede wszystkim inż. Janusza Wojciechowskiego, Zenona Korsaka, inż. Juliana Falęckiego, Stefana Mokrzyckiego i innych, zaczęto stawiać pierwsze kroki sportowe. W ubiegłym roku, podczas pierwszego krajowego konkursu modeli zdalnie sterowanych w Opolu nastąpiła pierwsza bezpośrednia wymiana samej koncepcji konstrukcyjnej modeli zdalnie sterowanych. Wnioski te w większym czy mniejszym stopniu zostały wykorzystane w konstrukcjach modeli 1959 r.

Jedną z podobnie pomyślanych konstrukcji jest model szybowca wyczynowego. Model sterowany jest w jednej płaszczyźnie — sterem kierunkowym. Sama konstrukcja pomyślana jest również na późniejsze uruchomienie drugiej płaszczyzny — steru wysokości. Model konstrukcyjnie i wykonawczo, pomimo prostych, linii jest skomplikowany i pokusić się na jego wykonanie może tylko modelarz zaawansowany.

Dla modelu radiowego charakterystyczny jest sam kadłub, który oprócz dogodnego pomieszczenia wszystkich urządzeń — odbiornika, zasilenia i urządzenia sterowniczego, posiadać musi stosunkowo dużą siłę podczas lądowania. Kadłub dla „Kosa" opracowany został bardzo starannie. Przednia część kadłuba wykonana została systemem dwuścianowym. W ten sposób uzyskano dogodne pomieszczenie dla aparatury a zarazem dzięki odpowiednim zdalnie sterowanego „Kos", który stanowi wspólną konstrukcję Edmunda Osińskiego i Edwarda Kurowskiego. Każdy z nas wykonał prawie identyczny model z nieznacznymi zmianami. Zmiany dotyczą przede wszystkim zamontowania aparatury odbiorczej („RUM" i „OMU"), systemu układu sterowniczego oraz obciążenia powierzchni nośnej.

Model „Kos-1" wyposażony jest w odbiornik radiowy „Rum-1" sześciokanałowy, przestrojony na częstotliwość 27,12 Hz. Ciężar aparatury wraz z zasilaniem i urządzeniem sterującym wynosi 1000 G. A oto niektóre dane techniczne:

Powierzchnia nośna skrzydła — $S = 75\ dcm^2$;

Powierzchnia nośna st. wysokości— $Sh = 16\ dcm^2$;

Obciążenie powierzchni nośnej — $Q/Sc = 33\ G/dcm^2$;

Całkowity ciężar modelu — $Q = 3.000$ G.

Model „Kos-1" spełnia pośrednio warunki modelu zawodniczego i połączeniom konstrukcyjnym — wytrzymałą całość. Tylna część kadłuba wykonana została metodą konstrukcji przestrzennej. Na wręgach ze sklejki grubości 1,5 mm, wykonanych w postaci nieforemnego sześciokąta, osadzono 6 zasadniczych podłużnic. Całość przykryta została deską balsową gr. 1,6 mm. W ten sposób uzyskano bardzo wytrzymałą na uderzenie i skręcenia konstrukcję kadłuba. W przedniej części kadłuba wykonana jest odejmowana osłona kabiny. Osłona wytłoczona została ze szkła organicznego gr. 2 mm. Limuzynka stanowi oprócz efektu wizualnego bardzo dogodne dojście do aparatury.

Skrzydło dwudzielne, wolnonośne o pojedynczym wzniosie i obrysie trapezowym posiada profil NACA-6412 zmodyfikowany 10-procentowy. Jest połączone z kadłubem za pomocą dwóch „bagnetów" wykonanych z blachy duralowej. Żeberka wykonane są w bloku z desek balsowych gr. 1,6 mm. Przednia część skrzydła do pasa dźwigarowego pokryta została z góry i dołu deską balsową gr. 1,6 mm. Skrzydło posiada jeden dźwigar dwusterowy wykonany z połączenia dwóch listew sosnowych i wypełnienia balsowego. W sumie więc przednia część skrzydła stanowi keson zamknięty. Podobnie wykonano listwę spływu. Dwie deseczki balsowe gr. 1,6 mm połączone listwą balsową tworzą zamkniętą całość — listwę spływu. W ten sposób wykonane skrzydło wykazuje b. dużą wytrzymałość. Ciężar skrzydła wraz z pokryciem i cellonowaniem wynosi 700 G.

Usterzenie wykonane zostało z balsy. Statecznik wysokości jest dwudzielny, łączony z kadłubem za pomocą „bagnetów" duralowych. Profil statecznika wysokości jest symetryczny 9%-towy. NACA 009. Rozwiązanie konstrukcyjne wykonane zostało podobnie jak skrzydło. Przednia część statecznika wysokości pokryta została deską balsową gr. 0,8 mm i wraz z dźwigarem pasowym wypełnionym listwą balsową tworzy zamknięty keson. Listwa spływu o szerokości 25 mm wykonana jest z pełnej listwy balsowej. Ciężar statecznika wynosi 150 G.

Statecznik kierunkowy posiada powierzchnię 2,4 dcm^2, ster 0,6 dcm^2 i wychyla się tak w lewo jak i w prawo o kąt w zakresie 15—30° symetrycznie dowolnie — nastawiany na ziemi. Cała konstrukcja modelu pokryta jest papierem „Modelszpan" i pięciokrotnie cellonowana.

Krótki opis modelu „Kos-1" pozwoli zaczynającym radiomodelarzom zapoznać się z tendencją konstruowania modeli zdalnie kierowanych i w znacznym stopniu ułatwi im uniknąć wielu wstępnych niepowodzeń.

Edmund Osiński
Aeroklub Warszawski

SPROSTOWANIE

W wykazie danych technicznych samolotu CSS-12 z Nr 9 br. wkradły się następujące omyłki w druku:

Wydrukowano:

ciężar maksymalny na wys. 2400 m — 365 km/godz.
oraz odwrócono zdjęcie kabiny samolotu.

Winno być:

Ciężar w locie — 5500 kG
Prędkość maksymalna na wys. 2400 m 365 km/h

Za powstałe błędy przepraszamy Czytelników oraz autora.

PROFILE

13

Pierwszy z bieżącej serii profil MVA-301-G został po raz pierwszy zastosowany przez znanego jugosłowiańskiego wyczynowca B. Gunicza — do modelu szybowca A2, którym zdobył mistrzostwo świata w roku 1952. Modyfikacja tego profilu polega na powiększeniu ugięcia dolnego obrysu o około 20%, górny obrys zachowany jest bez zmian (analogiczny jak w profilu MVA-301). W mistrzowskim modelu Gunicza „B. G-44" różnica kątów zaklinowania między płatem a statecznikiem poziomym wynosiła 3,5°, profil statecznika płaskowypukły 9%. W latach następnych omawiany profil z powodzeniem stosowany był również w modelach z napędem gumowym jak i w modelach silnikowych klasy mistrzowskiej. Następny profil jest również modyfikacją profilu MVA-301. Modyfikacja polega na zachowaniu oryginalnego ugięcia linii szkieletowej i ścieśnieniu do 75% grubości profilu wyjściowego. Profil ten jest bardzo popularny wśród modelarzy chińskich, którzy często stosują go do wszystkich kategorii modeli klasycznych, uzyskując bardzo dobre osiągi — lepsze jak z profilem oryginalnym MVA-301.

Dwa kolejne profile zostały opracowane przez czechosłowackiego wyczynowca V. Horynę, z przeznaczeniem do modeli szybowców A2. Pierwszy jest modyfikacją MVA-123 — zmieniono kształt dolnego obrysu w tylnej części, i stosowany jest do płatów. Natomiast drugi profil H-6355 zastosowany został przez Horynę do statecznika poziomego, również do modelu szybowca A2. Wyczynowy model szybowca A2 wykonany przez Horynę posiadał bardzo dobrą stateczność podłużną i małe opadanie. Osiągano tym modelem czasy rzędu 150—170 sekund w warunkach atermicznych. Należy zwrócić uwagę, że ze względu na małą grubość obydwu profili, należy bardzo starannie przemyśleć konstrukcję statecznika, a szczególnie płata, by uzyskać jak największą wytrzymałość zarówno na zginanie jak i na skręcanie, co ma duży wpływ na regularność lotów i przedłuża okres eksploatacyjny modelu.

MVA-301-MOD.

x	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
Yg	0,80	3,50	4,80	6,40	–	8,50	10,00	10,80	–	11,50	11,30	10,50	9,10	7,50	5,30	2,90	0,20
Yd	0,80	0,10	0	0,20	–	1,00	1,60	2,10	–	2,80	3,00	3,00	2,80	2,50	2,00	1,20	0

MVA-301-75%

x	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Yg	0,70	2,70	3,90	5,50	6,70	7,60	9,10	9,90	10,60	10,50	9,80	8,50	6,90	5,00	2,90	1,70	0,20
Yd	0,70	0	0	0,50	0,90	1,30	2,10	2,60	3,20	3,40	3,30	2,90	2,40	1,80	1,00	0,60	0

MVA-123-MOD.

x	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
Yg	1,00	2,80	3,60	4,90	5,80	6,60	7,70	8,40	8,80	9,00	9,00	8,50	7,60	6,30	4,60	2,60	0,30
Yd	1,00	0,10	0,20	0,60	1,10	1,60	2,40	3,10	3,50	3,80	4,10	4,00	3,70	3,10	2,40	1,30	0

H-6355

x	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
Yg	0,28	1,77	2,63	4,00	5,00	5,80	6,90	7,50	7,80	7,90	7,75	7,25	6,30	5,00	3,50	1,90	0,20
Yd	0,28	$\bar{0}$,45	$\bar{0}$,45	$\bar{0}$,34	0	0,30	0,80	1,40	1,80	2,10	2,35	2,40	2,15	1,70	1,20	0,60	0

„XL-59"

WAKEFIELD Fr. Dvoraka

Mistrz świata 1959 — Franciszek Dvořak od szeregu lat współpracuje ze znanym wyczynowcem Radoslavem Čižkiem — mistrzem sportu i wielokrotnym reprezentantem. Zwycięski model „XL-59" jest konstrukcji R. Čižka, i stanowi dalszą ewolucję modelu „XL-58", który był publikowany w Nr 3/47 „Modelarza".

Opisywany model jest konstrukcji mieszanej balsa — sosna. Kadłub rozpórkowy, ścianki górna i dolna pokryte deseczką balsową. Podłużnice z balsy twardej 5 x 5, rozpórki 5 x 3. Niski pylon kadłuba wykonany z deseczek balsowych i posiada dwa bambusowe kołki montażowe. Dolna część statecznika pionowego balsowa, przyklejona na stałe do kadłuba. Płat dzielony, łączony za pomocą bambusowego „bagnetu" i bolca ustalającego. Dźwigar pasowy wewnętrzny z dwóch listewek sosnowych o wymiarach 3 x 2. Pozostałe elementy płata balsowe. W odległości około 4 mm od krawędzi natarcia naklejony jest turbulator nitkowy. Statecznik poziomy jednodźwigarowy, dźwigar sosnowy 2 x 2, pozostałe elementy balsowe. Statecznik pionowy wykonany jest całkowicie z balsy. Żebra pasowe. Śmigło dwułopatkowe składane posiada wyjątkowo dużą średnicę — 630 mm, skok 640 mm, na końcu łopatek 600 mm. Napęd stanowi 14 taśm gumowych o przekroju 6 x 1 mm, firmy „Pirelli". Model krąży w prawo, zarówno w locie silnikowym jak i ślizgowym, co uzyskano przez wychylenie w prawo statecznika pionowego, skoszenie o 1° w prawo statecznika poziomego oraz wychylenie osi śmigła 2° w prawo. Determalizer typu Goldberga. Ciężar modelu 240 G. Model różni się od typu poprzedniego (XL-58) większą powierzchnią statecznika poziomego, dłuższym kadłubem oraz nowym śmigłem.

N.

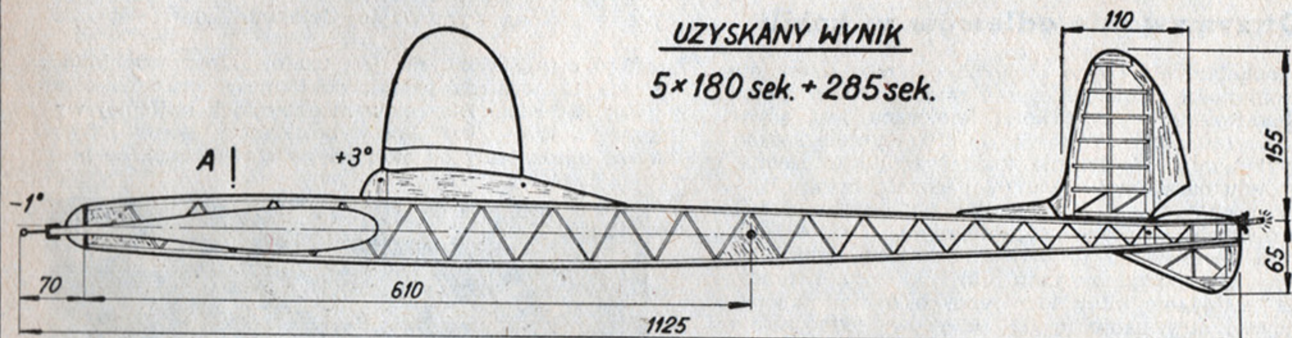
XL-59

WAKEFIELD
Fr. DVOŘAKA - C.S.R.
MISTRZ ŚWIATA 1959

konstr. R. ČIŽEK - C.S.R.

UZYSKANY WYNIK

5×180 sek. + 285 sek.



S = 14,92 dcm²

CIĘŻAR MODELU 240 G

ŻEBRO STAT. POZIOMEGO

balsa 2×10

balsa 4×6

balsa gr. 1

sosna 2×2

Sh = 4 dcm²

2° w prawo

275

75

Ś.C.

500

25

NAPĘD:

14 taśm ≠ 6×1 mm.

f-my PIRELLI

400

balsa 2,5×13

balsa gr. 1,5

1255

80

120

1°

48

ϕ 630

skok 640÷600

sosna 2×3

ŻEBRO PŁATA

50

125

PRZEKRÓJ A

deska balsowa gr. 1,5

balsa śr. 3×5

balsa tw. 5×5

balsa 5×7

turbulator

PODZIAŁKA

0 100 200 300 400 500 600 mm.

inż. RYSZARD KOMOROWSKI

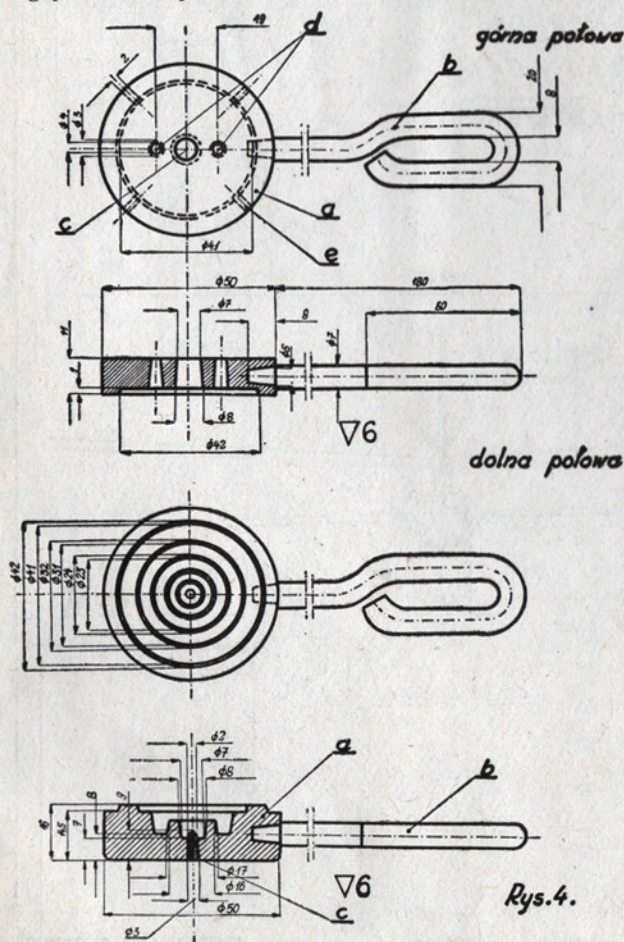
Odlewamy części modelarskie

Część II

Otrzymywanie odlewów w kokili

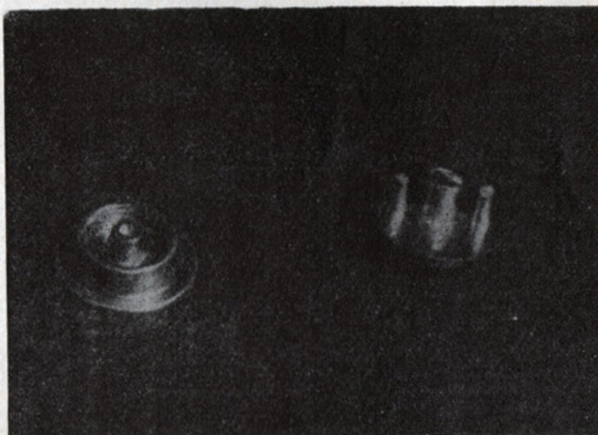
W modelarstwie często zachodzi potrzeba uzyskania większej ilości sztuk jakiegoś elementu. Na przykład do zbudowania zestawu kolei konieczna jest odpowiednia ilość kół. Wówczas należy wybrać sposób ich wykonania. Wytaczanie każdej sztuki z osobna, ze względu na skomplikowany jej kształt, byłoby bardzo pracochłonne, a w wypadku wykonywania kół szprychowych związane z poważnymi trudnościami. Również formowanie i odlewanie każdej sztuki oddzielnie przysporzyłoby nam dużo kłopotu i pracy. Nawet posiadanie kilku identycznych modeli umożliwiających otrzymanie tyluż odlewów jednocześnie w jednej formie okazałoby się niepraktyczne. Zastosowanie ich wymagałoby bowiem dodatkowej operacji centrowania i wytaczania celem wyrównania powierzchni biegowych.

Jeżeli jednak potrzebny odlew jest niewielkich rozmiarów, a jego kształt pozwala na uzyskanie dogodnej płaszczyzny podziału formy, wówczas najlepiej zdecydować się na wykonanie trwałej metalowej formy — kokili. Umożliwia ona odlanie przeciętnie co trzy minuty jednej sztuki w sposób prosty i ekonomiczny, gdyż odlew jest bardzo gładki, nie wymaga obróbki wiórowej, a jedynie usunięcia wlewu i nadlewów. Zastosowanie kokili eliminuje wiele przyczyn powodujących powstawanie odlewów wybrakowanych, ponieważ zapewnia ona dobre prowadzenie, nie dopuszczając do przestawienia górnej części formy względem dolnej. Również materiał ścian formy odporny jest na wymywające działanie wlewanego metalu.



Rys. 4.

Wykonanie kokili nie jest trudne, ale pracochłonne. Praca ta wymaga jednak dokładności oraz większej ilości narzędzi. Dla celów modelarskich najlepiej wykonać kokilę z kawałka wybranego ze złomu żeliwa, które odróżniamy od stali na podstawie tego, że przy



Rys. 4a

uderzeniu nie wydaje wysokiego dźwięku i posiada szary przełom. Przystępując do wykonania kokili, należy wybrać dogodny jej podział, który umożliwi później swobodne składanie i wyjmowanie gotowego odlewu. Decydujące znaczenie dla jakości otrzymywanych odlewów ma właściwe dobranie i usytuowanie otworów przeznaczonych na wlew i nadlewy.

Poprawną konstrukcję kokili, służącej do odlewania małych kół do lokomotywy typu O podaje rys. 4. Górną połowę formy stanowi krążek „a" z żeliwa lub stali, odpowiednio wydrążony z wciśniętym uchwytem prętowym „b". Przez zbieżny otwór „c" wlewać będziemy stopiony metal do złożonej kokili, nie przerywając tej czynności dopóty, aż ukaże się on w otworach „d", które posiadają również zbieżność ku górze. Będzie to sygnał, że forma została zapełniona ciekłym metalem, a odlew posiada nadlewy, które będą go zasilały w czasie skurczu. Dla łatwiejszego usunięcia odlewu, wraz z wlewem i nadlewami z formy w całej jej wnęce wszystkie ściany pionowe muszą posiadać pochylenie do 3% wysokości. Zaokrąglenie wszystkich krawędzi wnęki formy i nagłych przejść zbiegających się ścian pozwoli uniknąć pęknięć w tych miejscach w odlewie. Co więcej, zapobiegnie zakleszczeniu się wlewu przy wyjmowaniu go z kokili.

(d.c.n.)

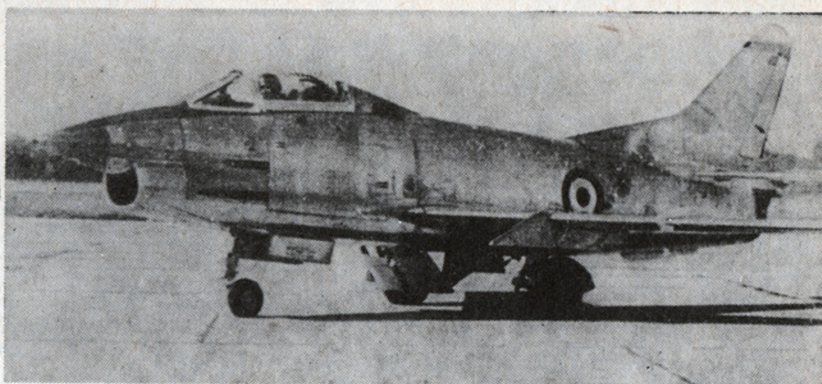
„MODELARZ" ZA GRANICĄ

Miesięcznik „Modelarz" prenumerowany jest przez czytelników z 13 państw. Najpoważniejszym odbiorcą „Modelarza" jest Czechosłowacja, do której wysyłamy aż 128 egzempalrzy. Oprócz państw europejskich dużą poczytnością cieszy się „Modelarz" w Wietnamie, USA i Izraelu.

Prawie całość zamówień zagranicznych dostarczana jest za dewizy.

WŁOSKI SAMOLOT SZTURMOWY

FIAT G-91



Wśród wielu typów maszyn znajdujących się na wyposażeniu powietrznych sił NATO ciekawą pozycję stanowi włoski samolot myśliwsko-szturmowy **Fiat G-91**, zdobywca pierwszego miejsca w tej klasie samolotów na konkursie, celem którego było wytypowanie standartowego wyposażenia lotnictwa NATO.

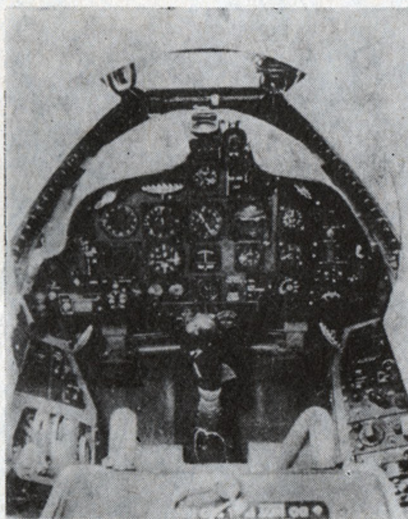
G-91„ projektowany na podstawie amerykańskiego myśliwca F-86K przez włoskie zakłady Fiata w Turynie, zapoczątkował nową klasę przydźwiękowego samolotu szturmowego, zdolnego do współdziałania z wojskami pancernymi. Fiat G-91 budowany jest w kilku wersjach, różniących się między sobą uzbrojeniem, niewielkimi zmianami konstrukcyjnymi, wyposażeniem i osiągami. Konstruktorem samolotu jest inż. Gabrielli.

OPIS KONSTRUKCJI

KADŁUB konstrukcji skorupowej, całkowicie metalowy, w przedniej części nosowej kryty osłoną z tworzywa sztucznego, osłaniającą wyposażenie radiowe i radar. Poniżej„ potężny chwyt powietrza dla silnika. W bokach kadłuba znajdują się dwie wyjmowane pokrywy, stanowiące jednocześnie podstawy działek, które zapewniają wygodny dostęp obsłudze. Tylną część kadłuba zaopatrzono w hamulce aerodynamiczne i wyrzutnik, umożliwiający użycie spadochronu, skracającego dobieg samolotu.

KABINA ciśnieniowa, jednomiejscowa, wyposażona w szeroki zespół przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych, osłonięta jest kopułką z plexi w kształcie wydłużonej kropli. Przód stanowi szyba pancerna z kilku warstw szkła organicznego.

SKRZYDŁO wolnonośne, dwudźwigarowe, całkowicie metalowe jest silnie użebrowane i zaopatrzone w wysięgniki do podwieszania dodatkowych zbiorników



paliwa. Lotki szczelinowe, całkowicie metalowe. Klapy napędzane są hydraulicznie.

USTERZENIE wolnonośne, stery napędzane hydraulicznie, natomiast klapki wyważające — elektrycznie.

PODWOZIE trójkołowe, chowane w kierunku do kadłuba. Przednie koło zawieszone na wahaczu, o amortyzacji olejowej. Koła główne, o zawieszeniu złożonym. Całość osłonięta owiewkami.

NAPĘD stanowi silnik „Bristol BE26 — Orpheus" B. Or.3", o sile ciągu 2200 KG, zabudowany w kadłubie za kabiną pilota. Dostęp do silnika uzyskać można przez odsunięcie do tyłu tylnej części kadłuba (patrz plan). Zbiorniki paliwa umieszczone w kadłubie oraz dodatkowo na skrzydłach.

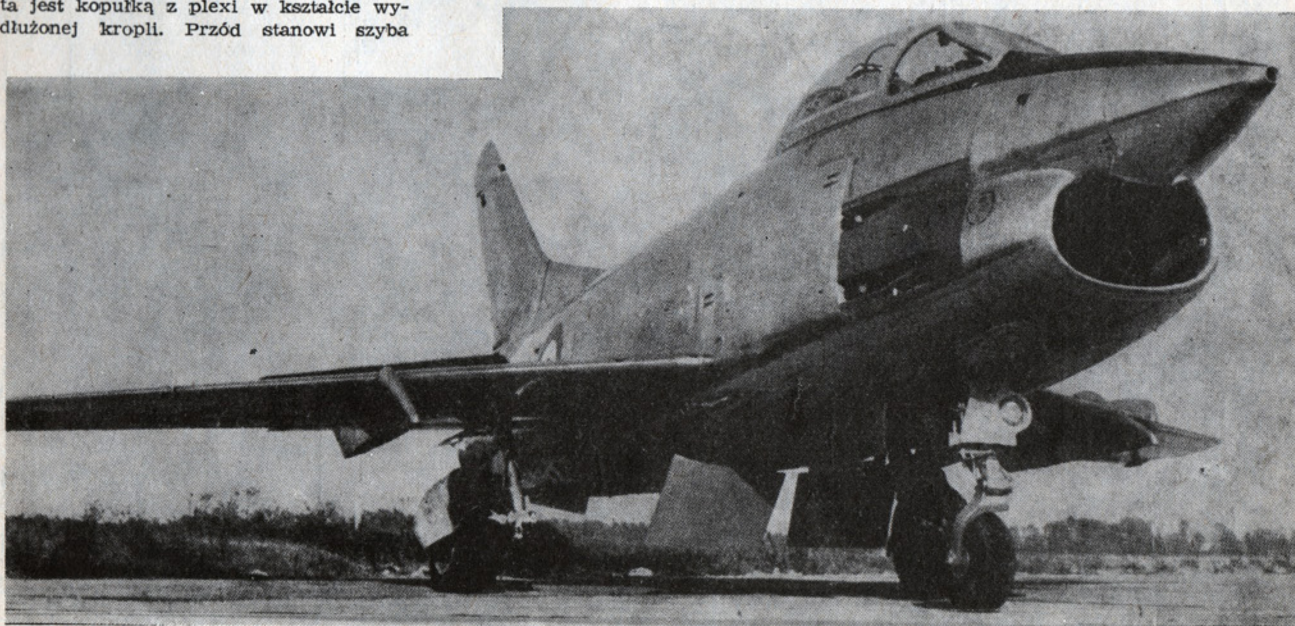
UZBROJENIE. Samolot wyposażony jest w 4 działka 20 mm, typu „Ford-Pontiac" M-39MK zabudowane w bokach kadłuba na przodzie. Pozostałe uzbrojenie czyli rakiety i bomby mogą być zabierane w zależności od potrzeb, na przykład: 2 bomby po 230 KG każda, 2 wyrzutniki „Oerlikon" po 36 rakiet albo rakiety i zasobniki z napalmem.

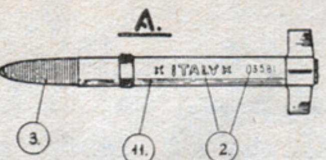
DANE TECHNICZNE

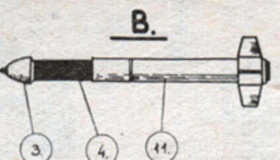
Rozpiętość — 8,65 m, długość — 10,40 m, wysokość — 3,50 m, ciężar własny — 2260 KG, ciężar w locie — 4070 KG, pułap — 15250 m, zasięg — 1200 km, prędkość max. — 1000 km/h, prędkość na 5000 m — 675 km/h.

Malowanie samolotu przedstawiono na planie. A oto cechy charakterystyczne samolotu. Fiat G-91 w poszczególnych wersjach: G-91A — powiększono zbiorniki paliwowe o 360 litrów„ G-91R — rozpoznawczo-fotografujący, G-91S — zastosowano mocniejszy silnik „Bristol" Orpheus Bor 12, o 2700 kG ciągu, G-91T — dwumiejscowa wersja treningowa, zaopatrzona w silnik Bristol Orpheus Bor 4, o 1919 kG ciągu.

Opracował: **RYSZARD KACZKOWSKI**
Warszawa





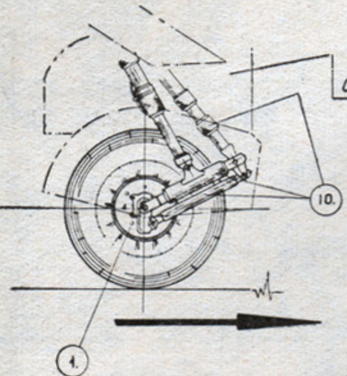


POCISKI RAKIETOWE

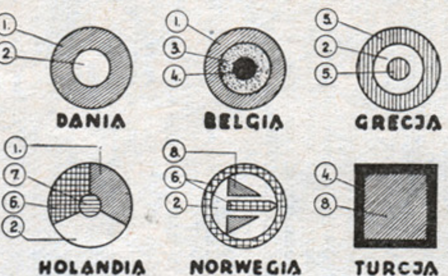
A. Rakiety typu „A" podwieszane są w zespole 3÷5 rakiet na skrzydło.

B. Typ „B" podwieszany jest zespołem składającym się z 6 rakiet

PODWOZIE GŁÓWNE /LEWE/

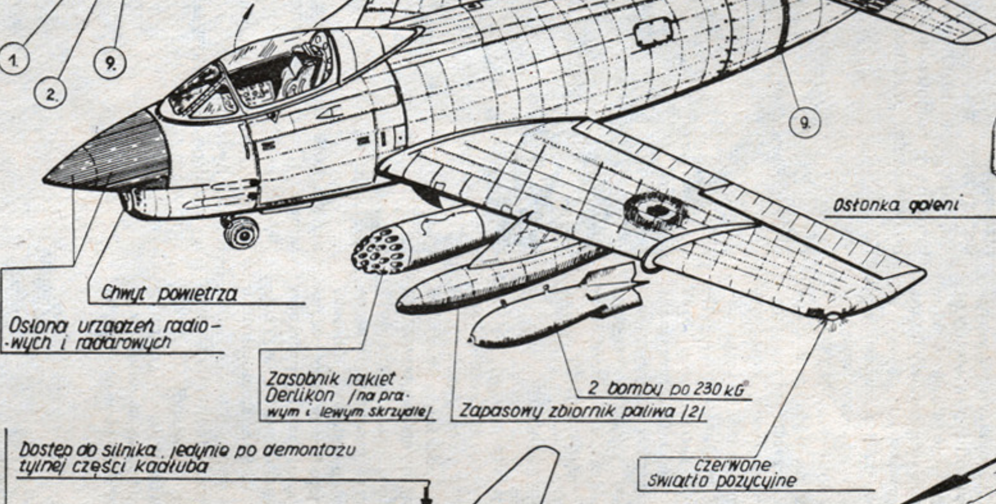


ZNAKI ROZPOZNAWCZE PAŃSTW EKSPLOATUJĄCYCH FIATA

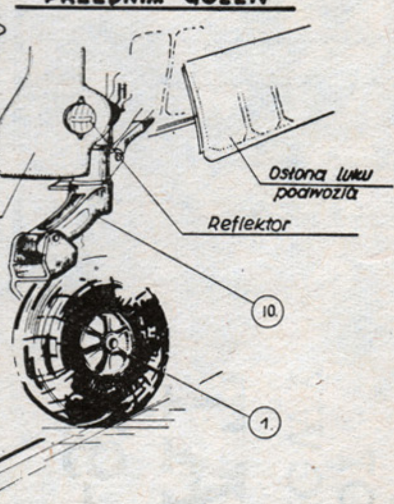


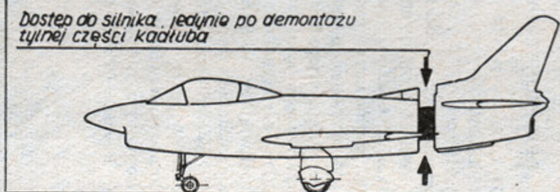
MALOWANIE S-TU

1. CZERWONY JASNY
2. BIAŁY
3. ŻÓŁTY
4. CZARNY
5. BŁĘKITNY
6. GRANATOWY
7. POMARAŃCZOWY
8. CZERWONY CIEMNY
9. ZIELONY
10. BEŻOWY JASNY
11. SZARY JASNY



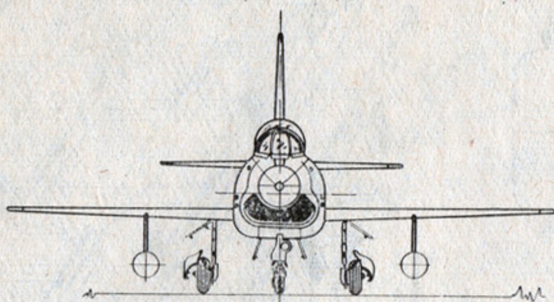
PRZEDNIA GOLEŃ





Fiat G 91

RYSZARD KACZKOWSKI



MALOWANIE SAMOLOTU



⑫ OLIWKOWY
⑬ KAWOWY

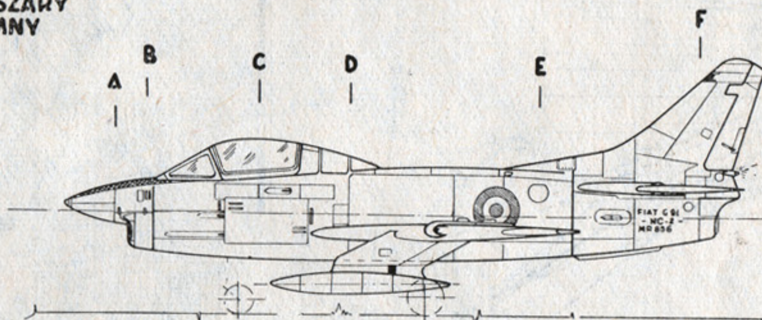
⑭ ⑮ ⑥

④ ⑫ ⑬

MALOWANIE OCHRONNE TYP 1

MOZNA TEZ MALOWAĆ WG. TYPU 2

⑭ BŁĘKITNO-SZARY
⑮ ZIELONY CIEMNY



A - A



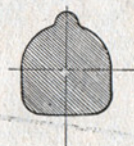
K - K



H - H



D - D



B - B



E - E

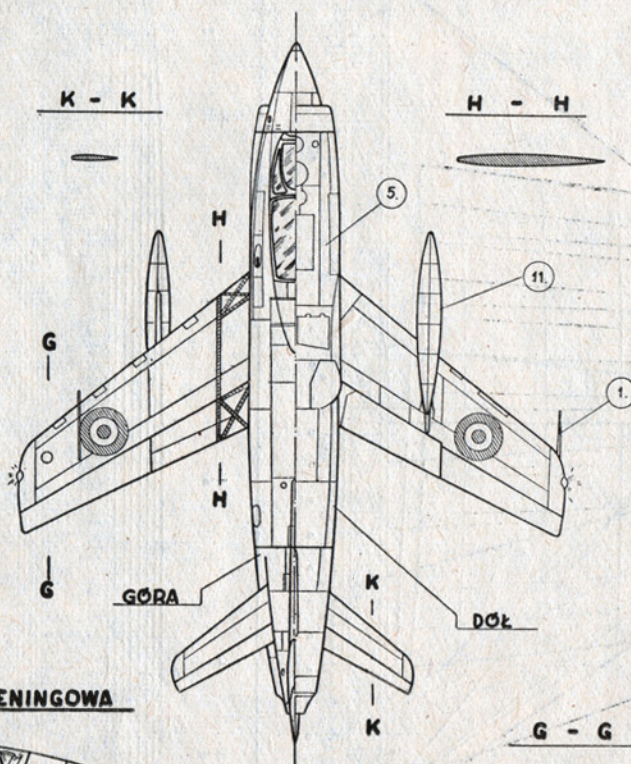


C - C



F - F

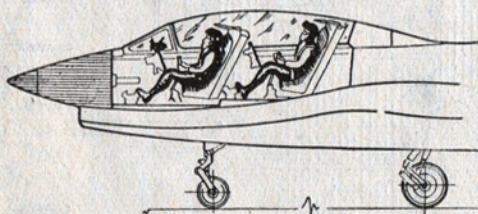




G - G

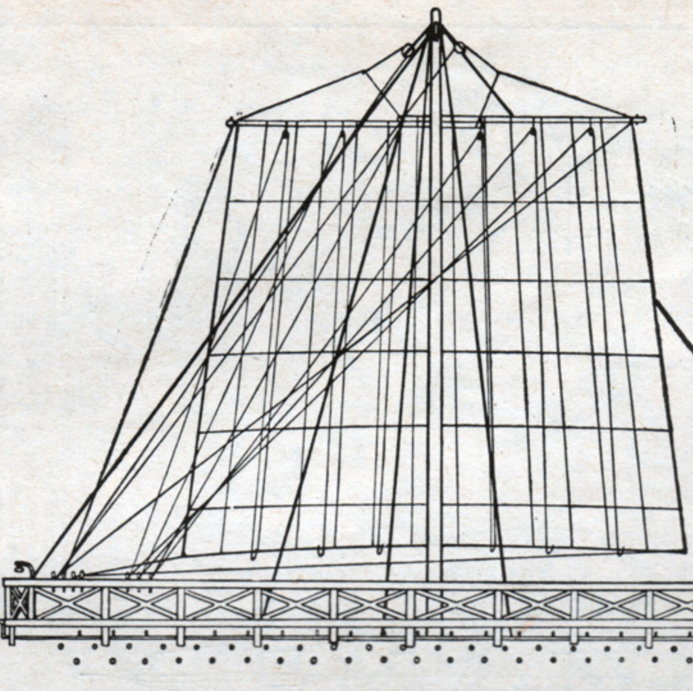


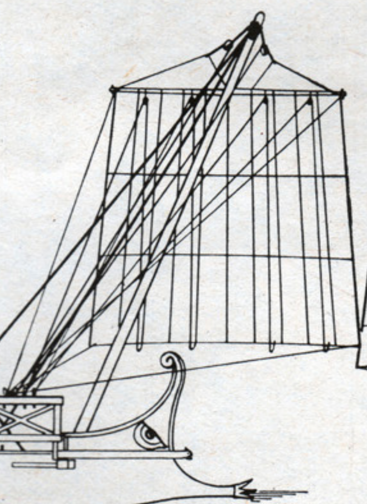
FIAT G-91 T WERSJA TRENINGOWA

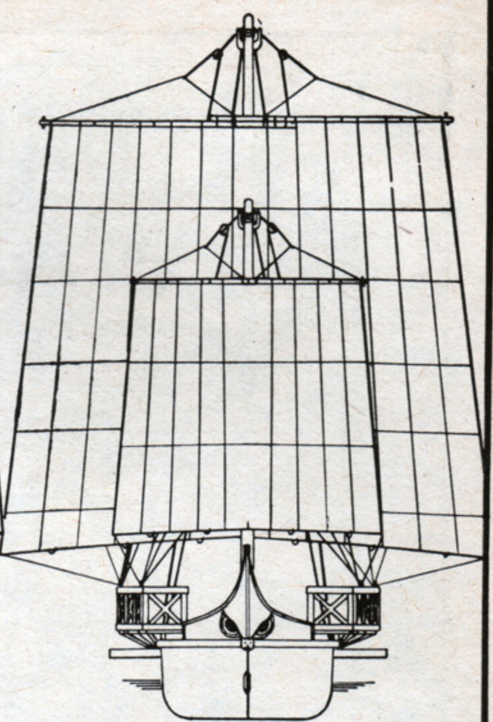


Fiat G 91

RYSZARD KACZKOWSKI

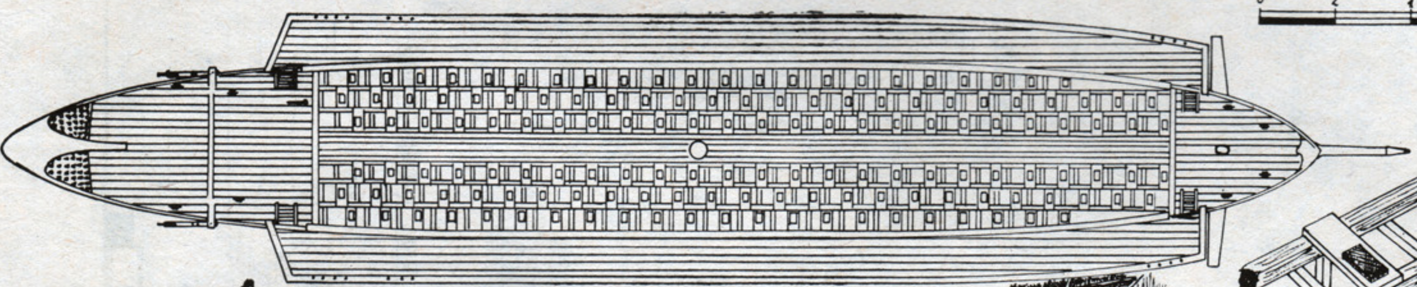


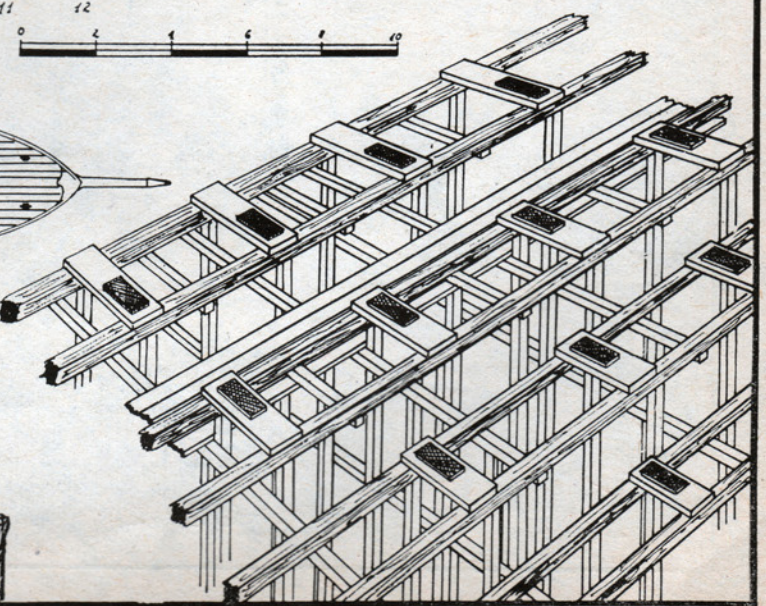


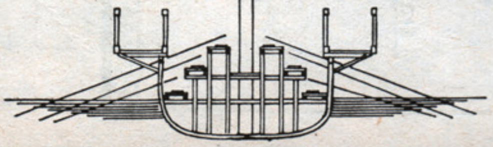


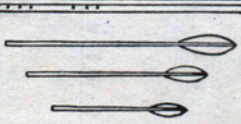
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

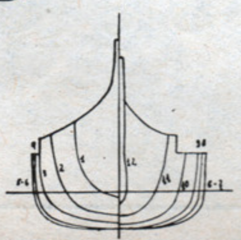


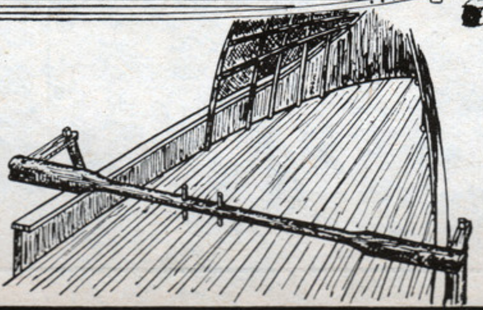


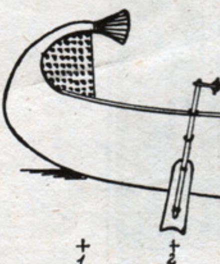












TRIREMA ATTYCKA

Statek ten, rozpowszechniony w V—IV wieku p.n.e., był dalszym rozwinięciem okrętu asyryjsko-fenickiego i podobnie, jak i tamten służył do celów wojennych.

CHARAKTERYSTYKA STATKU

Największa długość — 38 m, długość w linii wodnej — 34 m, szerokość kadłuba — 5,80 m, zanurzenie — 1 m, wyporność około 130—140 t.

Kadłub budowany tym samym systemem i z tych samych materiałów, co u statków asyryjsko-fenickich. Wewnątrz kadłuba znajdowały się luźne wręgi wzmacniające poszycie. Zasadniczą cechą odróżniającą ten statek od poprzednich był brak pokładu w górnej części kadłuba. Pokład znajdował się bowiem prawie na samym dnie kadłuba, a pod nim była niewielka przestrzeń, służąca do przechowywania zapasów żywności. Na pokładzie było wybudowane rusztowanie z belek, na którym umieszczano siedzenia dla wioślarzy. Obowiązki te spełniali zwykle niewolnicy, rozmieszczani w trzech rzędach z każdej strony burty. Stąd też wywodzi się nazwa — trirema. Rzędy wioślarzy biegły w kierunku środka statku, przy czym pierwszy z nich, położony najniżej, tuż pod pokładem, znajdował się przy samej burcie. Wiosła wioślarzy z tego rzędu były najkrótsze. Drugi rząd znajdował się tuż nad pierwszym, lecz nieco wyżej, a wiosła w nim były dłuższe. Trzeci, najwyższy, znajdował się w pobliżu środka statku. Wioślarze w tym rzędzie mieli najdłuższe wiosła. W podobny sposób rozmieszczone rzędy były także i z drugiej strony burty. W każdym rzędzie było 25—28 wioślarzy między środkowymi rzędami, na poziomie drugiego z nich znajdował się pomost, biegnący prawie wzdłuż całego statku. Służył on jako połączenie pomiędzy dziobem a rufą i był przeznaczony m. in. dla dozorcy niewolników. Przy końcu rusztowania od strony rufy pomost ten rozszerzał się, tworząc platformę, na której ustawiony był stół. Tu inny dozorca wybijał młotkiem takt dla wioślarzy.

Na dziobie i rufie w górnej części kadłuba znajdowały się małe pokłady. Rufowy służył jako pomieszczenie dla dowództwa i sterników, dziobowy zaś przeznaczony był dla wojska. Poza tym na zewnątrz kadłuba, nieco nad górną krawędzią wzdłuż obu burt biegły dwa wąskie pomosty, łączące dziób i rufę przeznaczone dla żołnierzy w czasie walki. Pomosty te miały drewnianą ażurową balustradę, chroniącą od ewentualnego upadku.

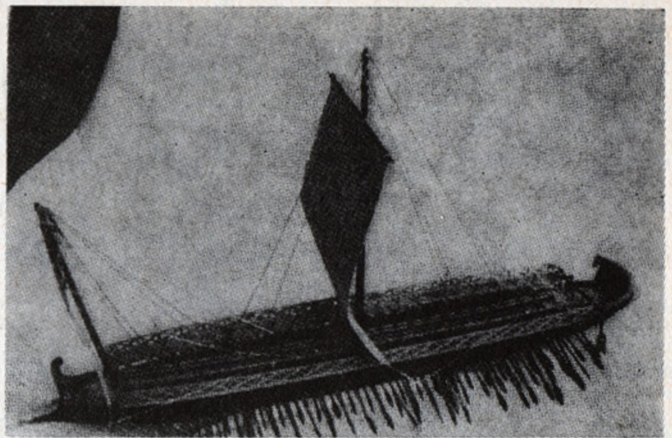
Na rufie wzdłuż obu burt znajdowały się dwa stery burtowe, połączone ze sobą jedną belką, co umożliwiało sprawniejsze sterowanie przez jednego człowieka.

Statek był ponadto wyposażony w dwa maszty. Większy, pionowy, znajdował się na środku łodzi, drugi natomiast, mniejszy, na dziobie przy końcu rusztowania. Maszt ten był pochylony do przodu. Do masztów tych przymocowywano po jednej poziomej rei. Żagli używano prostokątnych, przypiętych pionowo dłuższym bokiem. Maszty podtrzymywane wantami. Do podnoszenia rei i manewrowania w triremie po raz pierwszy zastosowano bloki jednokrążkowe.

MALOWANIE

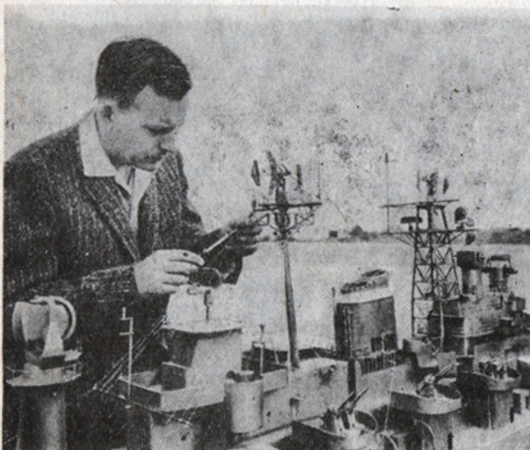
Kadłub statku był najczęściej czarny. Poza tym triremy ozdabiano zarówno rzeźbą, jak i malowaniem w kolorach: czerwonym, niebieskim i zielonym. Maszty, reje, wiosła, rusztowanie, pokłady i wnętrze miały kolor przybrązowionego drzewa.

Tadeusz Piskorzyński
Sopot



MODEL TRIREMY wykonany przez autora planu

NAJPIERW PRÓBA



W USA w pobliżu miasta San Diego istnieje elektoroniczne laboratorium Marynarki Wojennej, zatrudniające dziesiątki różnych specjalistów. Do zadań laboratorium należy m. in. przeprowadzanie prób modelu każdego budowanego lub przebudowywanego okrętu. Wprawdzie prace badawcze są bardzo kosztowne, są one jednak niewspółmiernie niskie w porównaniu z kosztem przeróbek już wybudowanych okrętów i dlatego na ten cel nie żałuje się kredytów. Zdjęcie przedstawia przygotowanie do prób modelu nowoczesnego krążownika.

Z KRAJU I ZE ŚWIATA

■ Węgierscy modelarze-szkutnicy, startujący z modelami prędkościowymi, uzyskali w 1959 r. następujące zatwierdzone rekordy krajowe: w klasie do 2,5 cm³ Georg Toth 66 km/h na silniku „Super Tieger", w klasie do 5 cm³ Bella Tokacz 93 km/h na silniku „G-21" i w klasie do 10 cm³ Józef Wersitz 104 km/h na silniku „G-24".

■ Z okazji tegorocznych Dni Morza minister Żeglugi i Gospodarki Wodnej nadał działaczom modelarstwa szkutniczego — mgr inż. Marianowi Dereżyckiemu z Krakowa, Janowi Marczakowi z Warszawy i Tadeuszowi Piskorzyńskiemu z Sopot srebrne odznaki „Zasłużony Pracownik Morza".

■ Jednym z pierwszych krajów obozu socjalistycznego, który przystąpił do FEMA (Federation Européenne du Modelismo Automobile) są Węgry. Przyjęcie tego kraju na członka nastąpiło w sierpniu br. na kolejnym posiedzeniu przedstawicieli wszystkich członków Stowarzyszenia, które odbyło się w Turynie — Włochy. Jak się dowiadujemy w ostatniej chwili, do FEMA należy już 9 państw, mianowicie: Anglia, Belgia, Dania, Francja, Szwecja, Szwajcaria, NRF, Włochy i Węgry.

■ Wydawany w ZSRR tygodnik „Młody Leninowiec" w Nr 32 z 7.8. 1959 r. zamieścił przedruk planu modelu pływającego dla początkujących „Finn". Plan ten opracowany przez M. Plucińskiego został zamieszczony w „Modelarzu" Nr 3—4 1955. Mimo znacznie uproszczonego rysunku, cieszy się on dużym powodzeniem. Świadczy o tym przedrukowanie go już w czwartym z kolei czasopiśmie zagranicznym.

Opis i plan przygotował do druku student Politechniki Kijowskiej Igor Pierestiuk.

■ FAI zatwierdziła nowy rekord latającego modelu zdalnie sterowanego. Należy on do Amerykanina Dicka Everett. Model ten, wyposażony w silnik „KB Torpedo", o pojemności 3,24 cm³, przeleciał trasę z Dagget do Ludlow w Kalifornii długości 59,7 km. Poprzedni rekord w tej kategorii należał do Pawła Goynina — ZSRR i wynosił 12,961 km.

STEFAN WORKERT — ŁÓDŹ

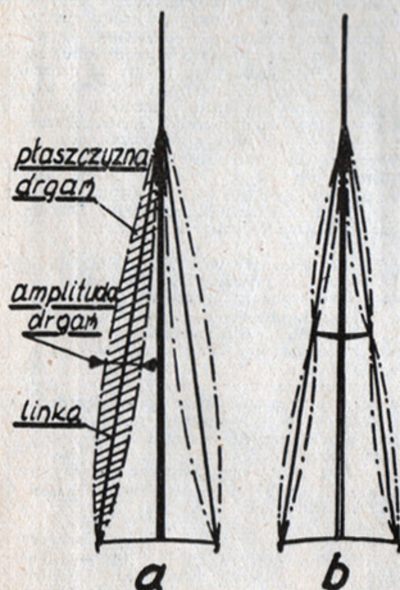
OMASZTOWANIE I OLINOWANIE MODELI

TEMATEM niniejszego artykułu jest omówienie zasady prostoty konstrukcji omasztowania przy jednoczesnym maksymalnym wykorzystaniu własności aerodynamicznych. Stosowanie masztu i olinowania jest ze względów aerodynamiki niekorzystne, stanowi jednak dotychczas zło konieczne. Strugi powietrza opływające napięte linowanie wprawiają je w drgania. Drgająca linka stawia powietrzu opór taki, jaki stawiałaby płaszczyzna równa płaszczyźnie drgań (rys. 1a).

Stąd wniosek, że olinowanie powinno być jak najmniejsze i tak rozpięte, by amplituda drgań była również jak najmniejsza. Ze względów aerodynamicznych należy więc stosować przytrzymujące salingi i mocno naprężone olinowanie. Salingi powinny być krótkie, o opływowym i cienkim profilu. Wpływ stosowania salingów na amplitudę drgań ilustrują rys. 1a i b.

Widzimy, że pole objęte drganiami want przy zastosowaniu jednego salingu (rys. 1b) jest znacznie mniejsze, aniżeli przy maszcie bez salingu (rys. 1a), ponieważ odcinki want nie podparte są krótsze i amplituda drgań mniejsza. Saling zastosowano w tym wypadku wyłącznie ze względów aerodynamicznych. Jego znaczenie wytrzymałościowe omówimy dalej. Powodem drgań olinowania są tzw. wiry Karmana, powstające przy opływie przedmiotów nieprofilowanych, a w omawianym wypadku — okrągłych. Opływ ten wraz z zaznaczonymi siłami działającymi w opływie przedstawia rys. 2a.

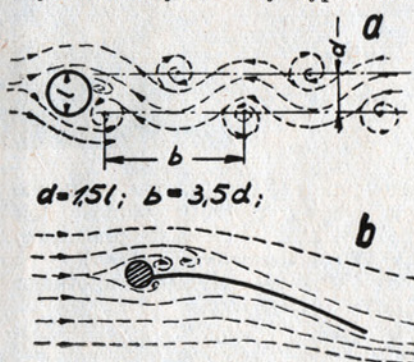
Odległość pomiędzy kolejnymi wirami jest ściśle uzależniona od



Rys. 2

kształtu i szerokości ciała. Siły są tak rozłożone, że działają na przekrój raz w jednym, raz w drugim kierunku, powodując rozedrganie linki (patrz: „Teoria żeglowania" — Cz. Marchaj, str. 138).

W nowoczesnych konstrukcjach ogranicza się ilość linek do koniecznego minimum, ze względów wytrzymałościowych. Przy typie oża-



Rys. 1

glowania slup stosowanym w modelarstwie używane są tylko wanty. Sztag zastąpiony jest przez zaczepiony w $1/3$ długości rejki fok, a achtersztagu w ogóle się nie stosuje.

Rozpatrzmy teraz opływ żagla łącznie z masztem. Żagiel oczywiście jest ustawiony tak, by jego opływ był najkorzystniejszy (rys. 2b). Widzimy, że za masztem tworzą się zawirowania, których nie można wyeliminować. Są one tym większe, im większa jest średnica masztu. Wpływ procentowy szkodliwości tych zawirowań jest tym większy, im większe jest wydłużenie żagla. Stąd wniosek — im bliżej topu masztu, tym przekrój jego powinien być mniejszy, a także ogólnie przekrój masztu powinien być jak najmniejszy. Opłaca się więc dać skromne, lecz dobre olinowanie, które ze względów wytrzymałościowych pozwoli na zmniejszenie przekroju masztu. A więc na przykład — przy powierzchni ożaglowania modelu 0,5 m² i maszcie sosnowym z likszparą ⌀ 3 mm bez olinowania (wolnonośny) jego średnice przy wysokości 1,6 m i sile wiatru 4°B (6 m na sek.) wynoszą jak na rys. 3a.

(d.c.n.)

KUTER RADAROWY RTTL-2754 ▶

Kuter radarowy RTTL-2754 należy do serii nowo wybudowanych okrętów angielskiej marynarki wojennej. Jest to jednostka mała o specjalnym przeznaczeniu. Kutry tego typu nie posiadają uzbrojenia. Używane są do współpracy z lotnictwem morskim oraz większymi jednostkami marynarki wojennej, jako kutry dozoru radarowego. Stosunkowo duża szybkość i dzielność morska umożliwiają im działanie bez względu na warunki atmosferyczne.

Kadłub i nadbudówki są metalowe, pokład — drewniany. Zwarta i duża nadbudówka posiada dostateczne pomieszczenie dla urządzeń radarowych. Pomost bojowy ułatwia obserwację optyczną. Urządzenie sterownicze umieszczone wewnątrz nadbudówki. Przednie okna zaopatrzone w szyby wirujące. Iluminatory w pokładzie i w burtach oświetlają wnętrze kadłuba. Wentylacja maszynowni i pomieszczeń wewnętrznych przy pomocy nawiewników i kilku wentylatorów mechanicznych. Duży i mocny maszt radarowy pozwala na rozmieszczenie wszystkich potrzebnych urządzeń i anten radarowych.

DANE TECHNICZNE

Długość — 20,8 m
szerokość — 5,7 m
zanurzenie — 0,9 m
prędkość — 30 w

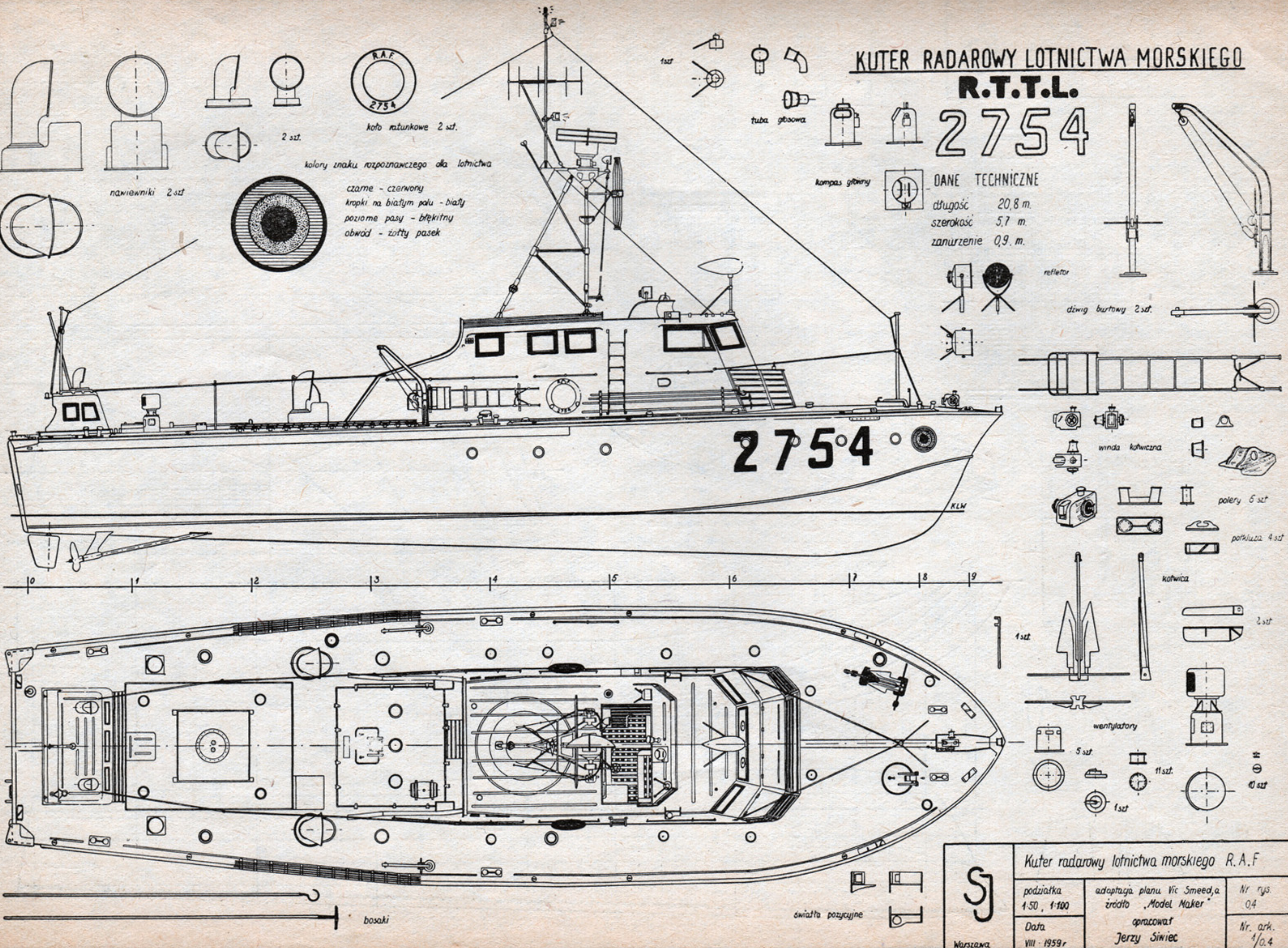
OPIS BUDOWY MODELU

Ze względu na oryginalną sylwetkę i pojemny kadłub, model najlepiej nadaje się do budowy jako pływający. Kadłub wykonujemy sposobem wręgowym a następnie pokrywamy listwami. Przy budowie modelu w podziałce 1:25 drewniany pokład najlepiej wykonać z listewek odpowiedniej szerokości sklejonych na szablonie z 1 mm sklejki, a następnie obrabianych według wygięcia łuku pokładu (najbardziej odpowiedni wymiar listewek — 7×3 mm). Nadbudówkę wykonujemy ze sklejki 1 mm, wycinając w niej przed złożeniem okna. Przednią część robimy w sposób pokazany na rysunku orientacyjnym (arkusz 2). Dla uzyskania efektownego wyglądu śrub można je wytoczyć z pełnego kawałka miedzi, poszczególne łopatki przylutować do piasty śruby, a następnie obrobić z cyny. Przy modelu pływającym maszt radarowy najlepiej wykonać z kawałków drutu i blachy, imitując przy tym zgrubienia kartonem. Wykonanie pozostałych elementów może być różne, w zależności od pomysłów modelarzy i znajdujących się w ich dyspozycji materiałów.

MALOWANIE

Kadłub poniżej linii wodnej — czerwony.
Kadłub powyżej linii wodnej — czarny.
Greting, pokład — główny i na lukach — w naturalnym kolorze drzewa.
Pas na linii wodnej, litery, koło ratunkowe — białe.
Ramy okienne, drzwi — w naturalnym kolorze drzewa z czarną obwódką.
Nadbudówki, maszt radarowy oraz pozostałe części — jasnoszare. Śruby — złote. Wały — srebrne.

JERZY SIWIEC
Warszawa


KUTER RADAROWY LOTNICTWA MORSKIEGO
R.T.T.L.
2754
DANE TECHNICZNE
długość 20,8 m.
szerokość 5,7 m.
zanurzenie 0,9 m.
nawiewniki 2 szt.
2 szt.
R.A.F.
2754
koło ratunkowe 2 szt.
kolory znaku rozpoznawczego dla lotnictwa
czarne - czerwony
kropki na białym polu - biały
poziome pasy - błękitny
obwód - żółty pasek
1 szt.
tuba głosowa
kompas główny
reflektor
dźwig burtowy 2 szt.
windа kotwiczna
polery 6 szt.
porkluza 4 szt.
kotwica
2 szt.
1 szt.
wentylatory
5 szt.
11 szt.
10 szt.
1 szt.
KLW
0
1
2
3
4
5
6
7
8
9
bosaki
światła pozycyjne
Kuter radarowy lotnictwa morskiego R.A.F
podziałka 1:50, 1:100
adaptacja planu Vic Smeed'a źródło „Model Maker"
Nr rys. 0.4
Data VIII · 1959 r.
opracował Jerzy Siwiec
Nr. ark. 1/0.4
Warszawa

W5
W4
W3
W2
KLW
W1
0
1
2
3
4
5
6
7
8

płetwa sterowa 2 szt
prowadnica wału 2 szt
śruba 2 szt

W5
W4
W3
W2
W1

linie teoretyczne kadłuba

drzwi zejściowe

sposób wykonania kadłuba przy modelu pływającym

podstawa łodzi ratunkowej 1 szt

W5
W4
W3
W2
LW
W1
4 3 2 1 0
8 7 6 5

przekroje kadłuba

podziałka 1:50

właz przedni

a
b

beczka

właz 1 szt

a
c

W5
W4
W3
W2
LW
W1

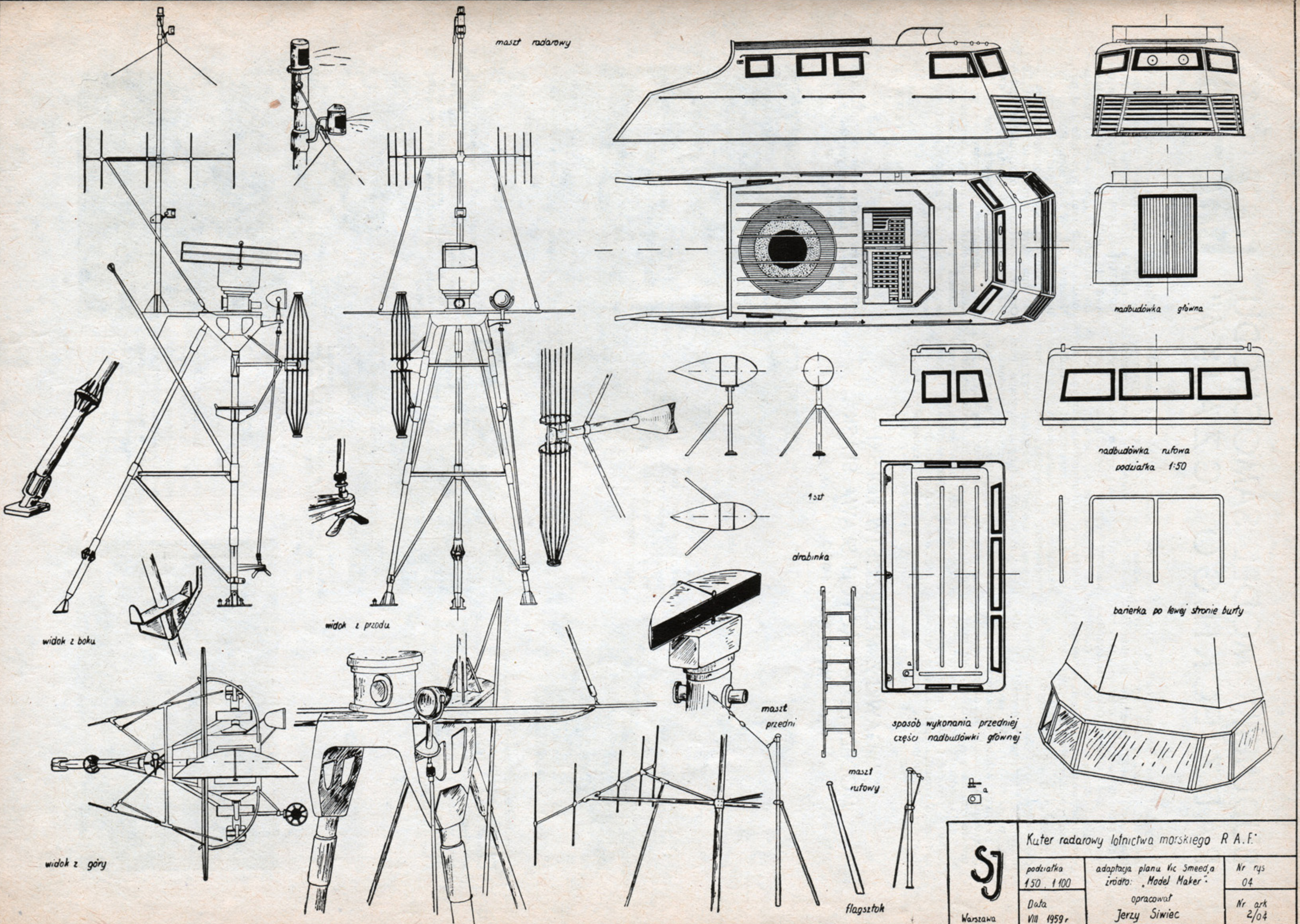
podziałka 1:100

widok rufy, pokład kryty deskami

2 szt

właz 1 szt

SJ	Kuter radarowy lotnictwa morskiego R. A. F		
	podziałka 1:50, 1:100	adaptacja planu Vic Smeed'a źródło „Model Maker”	Nr rys 0,4
Warszawa	Data VIII · 1959 r	opracował Jerzy Siwiec	Nr ark 3/0,4


maszt radarowy
nadbudówka główna
nadbudówka rufowa
podziałka 1:50
1 szt
drabinka
barierka po lewej stronie burty
sposób wykonania przedniej
części nadbudówki głównej
widok z boku
widok z przodu
widok z góry
maszt
przedni
maszt
rufowy
flagsztok
Kuter radarowy lotnictwa morskiego R.A.F.
podziałka
1:50, 1:100
adaptacja planu Vic Smeed'a
źródło: „Model Maker”
Nr rys
04
Data
VIII 1959 r.
opracował
Jerzy Siwiec
Nr ark
2/04
SJ
Warszawa

BUDUJEMY MODEL SAMOCHODU RADZIECKIEGO „CZAJKA" GAZ-13

„Czajka" produkowana jest w Gorkowskich Zakładach Samochodowych (stąd skrót GAZ). Seryjna produkcja tego samochodu zajęła miejsce znanego wozu „ZIM-a" GAZ-12. Obok samochodu „Czajka" Zakłady w mieście Gorkij w dziale wozów osobowych produkują jeszcze popularną u nas „Wołgę".

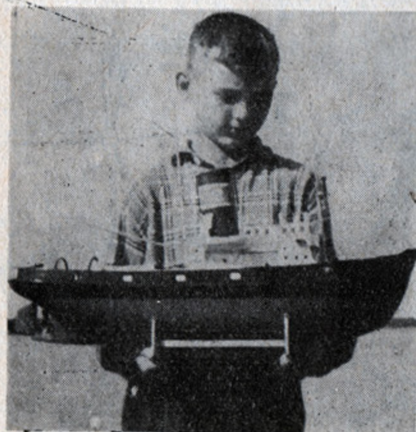
„Czajka" GAZ-13 należy do samochodów luksusowych. Bogata ornamentacją nadwozia, potężne zderzaki i silnik, o mocy 180 KM, upodabniają ją w pewnym sensie do amerykańskich „krążowników szos". W dużym czterodrzwiowym nadwoziu znajdują się miejsca dla siedmiu osób. Panoramiczne szyby z przodu i tyłu, modne daszki nad reflektorami, ozdobna krata wlotu powietrza z wytłoczoną ornamentacją w kształcie skrzydeł lecącej mewy, w tyle ogony zakończone zespołem świateł stawiają „Czajkę" w rzędzie samochodów modnych i nowoczesnych. Całość uzupełnia silnik o wysokich własnościach dynamicznych oraz nowoczesne wyposażenie samochodu, na które składa się: automatyczna skrzynia biegów, sterowana przyciskami na tablicy rozdzielczej, hydraulicznie wspomagany mechanizm kierowniczy, centralne smarowanie zespołów, podciśnieniowy mechanizm wspomagający hamowanie, bezdętkowe opony, elektryczny podnośnik szyb sterowany guziczkami, automatycznie włączany wskaźnik kierunku jazdy, urządzenie do odmrażania przedniej i tylnej szyby, urządzenie do mycia szyb, urządzenie do wentylacji i ogrzewania oraz radioodbiornik.

Dane techniczne samochodu: 8-cylindrowy, górnozaworowy silnik posiada układ cylindrów w kształcie litery V. Pojemność skokowa silnika wynosi 4890 cm³, stopień sprężania 8,5, moc max. 180 KM przy 4600 obr/min. Zużycie paliwa 18 l/100 km. Szybkość max. 160 km/godz. Długość — 5600 mm. Szerokość — 2000 mm. Wysokość 1560 mm. Rozstaw osi — 3250 mm. Rozstaw kół przednich — 1530 mm, tylnych — 1540 mm. Prześwit poprzeczny 180 — 200 mm. Waga samochodu — 1800 kg. Opony bezdętkowe o wymiarze 8,20 — 15. Samochód malowany jest dwubarwnie. Miejsca zakreskowane na rysunku powinny być malowane w odcieniu ciemniejszym, np. koloru czerwonego lub brązowego, pozostałe natomiast części w kolorze kości słoniowej lub białym.

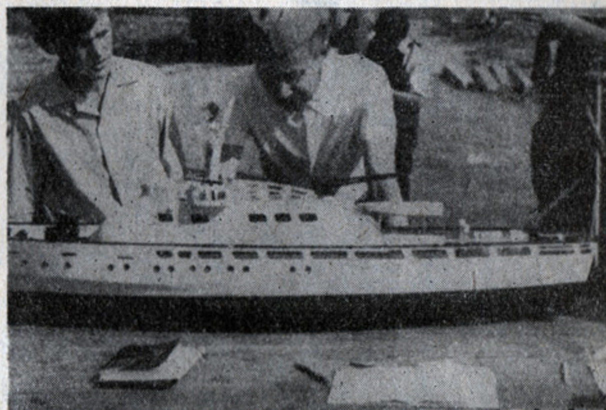
Opracował: ZENON DUTKIEWICZ
Poznań

Uwaga: Plan modelu w skali 1:15 na papierze światłoczułym do nabycia w redakcji w cenie 10 zł.

MIGAWKI Z MISTRZOSTW POLSKI MODELI PŁYWAJĄCYCH SŁAWA ŚLĄSKA WRZESIEŃ 1959 r.



Najmłodszym zawodnikiem na tegorocznych MPMP Juniorów był 13-letni Stefan Bodzio z Kielc. Startował on z modelem holownika „Neptun", zbudowanym w skali 1:50. Napęd silnika od wycieraczki samochodowej zasilany przez 6 baterii płaskich.



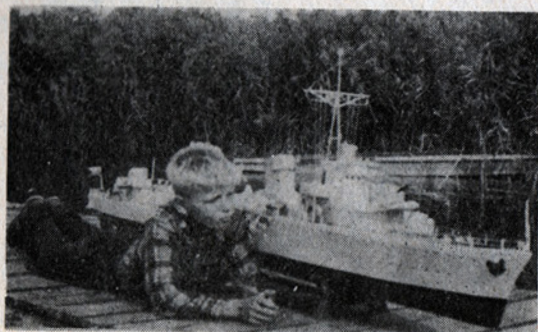
Pięknie wyglądał również model ścigacza jugosłowiańskiego „Brioni" w podziałce 1:50 zbudowany przez 15-letniego Wojciecha Depczyńskiego z Łodzi.



Dużo radości sprawił młodym zawodnikom mały niedźwiadek, który jest hodowany w Klubie Morskim LPŻ w Sławie Śląskiej.

Marian Wasilewski z Łodzi model swój zbudował proporcjonalnie do swej wielkości. Mimo wysiłku model na wodzie poruszał się z prędkością odpowiadającą marszowi żółwia.





Ciekawy był model „Błyskawicy" zbudowany przez Lecha Bilskiego z Kielc w podziałce 1:50. Model ten okazał się o wiele dłuższy niż wzrost jego wykonawcy.

GAZ-13 „CZAJKA"

Rzuty samochodu - skala 1:15

Opr. Z. Dutkiewicz

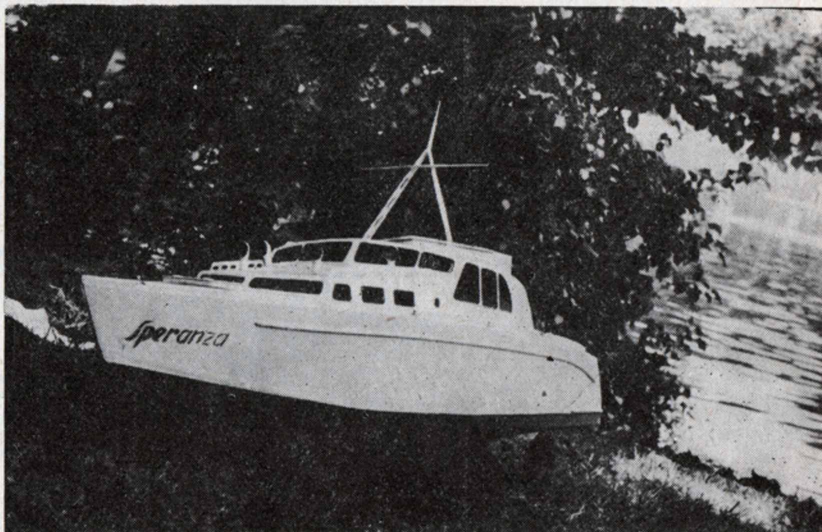
(ciąg dalszy ze str. 3)

w 80% prowadzi ZG MHS. Resztę zakupują sami modelarze. Ilość i jakość otrzymywanych materiałów uzależniona jest od ilości imprez, w jakich modelarz bierze udział, oraz od uzyskanych wyników.

Każdy z modelarzy obowiązany jest do opłacania w MHS składki członkowskiej w wysokości 1 forinta miesięcznie oraz składki za przynależność do klubu, od 6 forintów miesięcznie wzwyż. Poza tym zobowiązany jest do prenumeraty miesięcznika „Modellezes".

Instruktorzy prowadzący zajęcia, rekrutujący się w większości spośród nauczycieli, pobierają dodatkowe wynagrodzenie w granicach 200—300 forintów. Stopni szkoleniowych nie ma, są tylko stopnie wyczynowe. Otrzymuje się je w czasie zawodów za uzyskane wyniki. Szkolenie instruktorów odbywa się na dwutygodniowych kursach, organizowanych przez instruktorów wojewódzkich MHS. Każdy instruktor wojewódzki szkoli przy pomocy aktywu nowych instruktorów dla swojego województwa.

Najlepsi i najaktywniejsi modelarze tworzą Radę Modelarską, podzieloną na komisje: lotniczą, samochodową i okrętową. Rada jest organem doradczym Działu Modelarskiego. Kierownik Działu Modelarskiego odpowiada za działalność bezpośrednio przed Prezydium Zarządu Głównego MHS.



Modelarze węgierscy budują w klasie modeli zdalnie sterowanych jednostki proste w wykonaniu, jak np. przedstawiony na zdjęciu model jachtu motorowego „Speranza"

Tekst i zdjęcia JAN MARCZAK

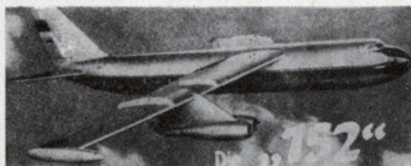
CIEKAWE KONSTRUKCJE

ODRZUTOWY SAMOLOT KOMUNIKACYJNY NRD typ „152"

Samolot „152" jest pierwszym samolotem odrzutowym zbudowanym w NRD. Opracowany on został w bardzo krótkim czasie i już niedługo będzie obsługiwał niemieckie linie lotnicze. Do tempa produkcji, jakie tak szybko osiągnął przemysł lotniczy NRD, przyczyniła się w dużym stopniu budowa samolotu Il-14. Niewątpliwie wymowę posiada przy tym fakt, że produkcja w NRD rozpoczęta została od samolotów pasażerskich, w przeciwieństwie do NRF, gdzie cały przemysł lotniczy nastawiony jest na produkcję zbrojeniową.

„152" jest typem samolotu pasażerskiego bliskiego zasięgu. Załoga składa się z 4—5 osób. W wersji turystycznej zabiera on 52 pasażerów, natomiast w normalnej — 48. Samolot urządzony jest z wielkim komfortem, a układ grzbietopłata i duże okna zapewniają mu dobrą widoczność. Wszystkie kabiny ciśnieniowe zaopatrzone są w urządzenia aklimatyzacyjne.

Skrzydła i stateczniki, podobnie jak we wszystkich samolotach przystosowa-

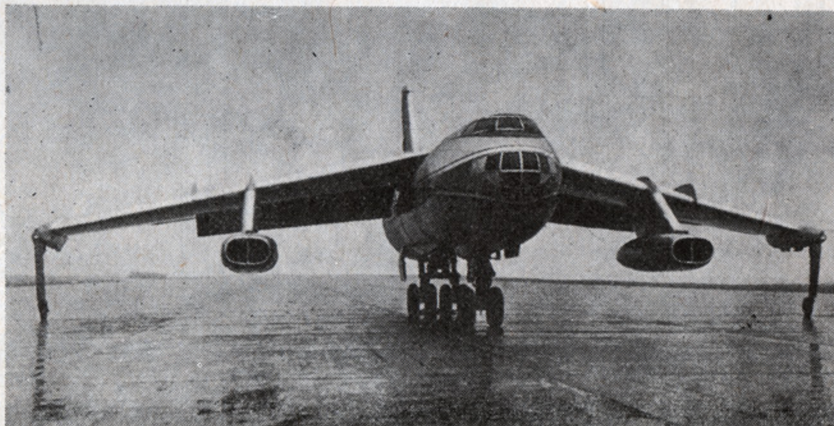


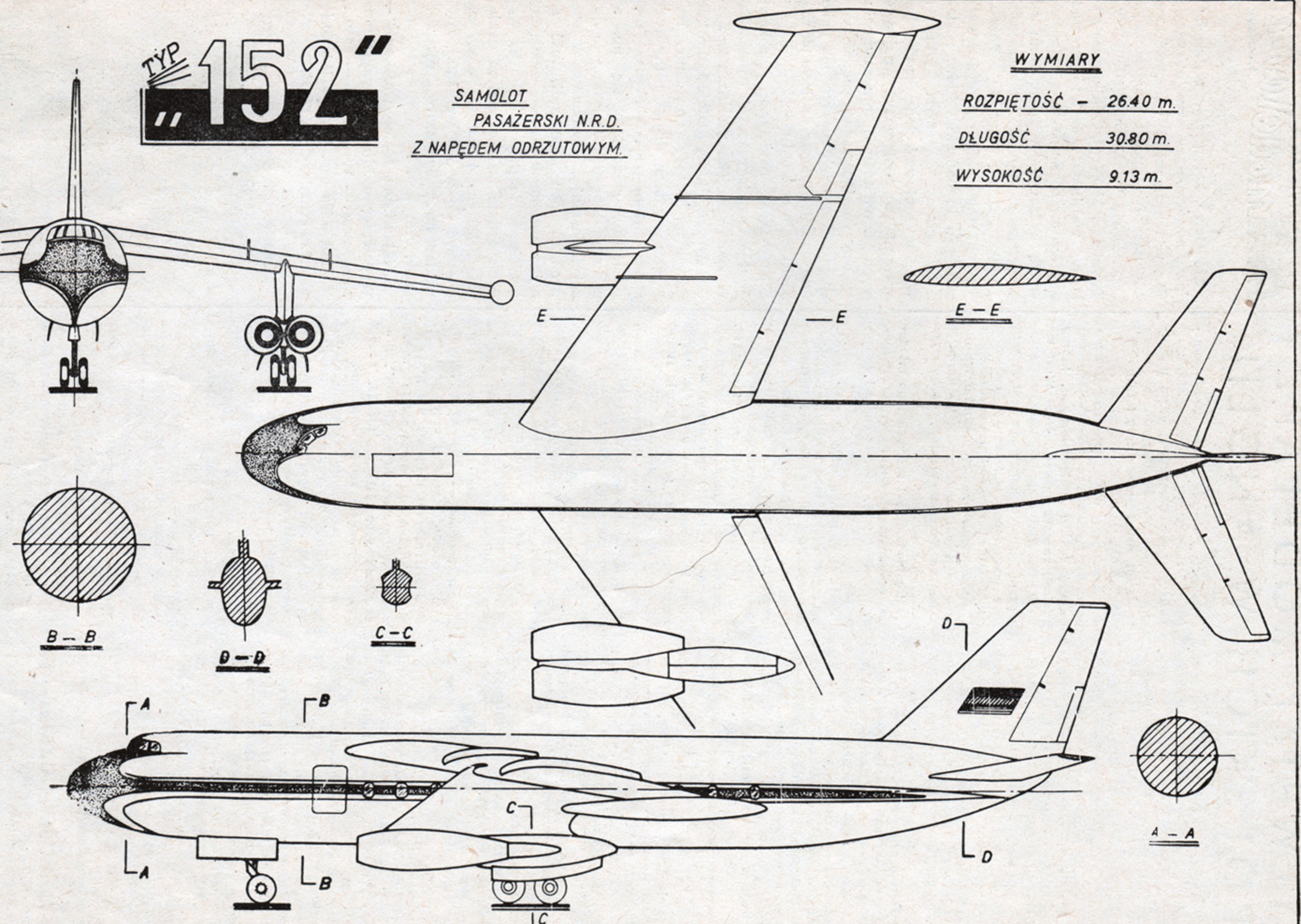
nych do znacznych prędkości, posiadają duży skos. Napęd samolotu stanowią cztery silniki typu 014, umieszczone parami na specjalnych wysięgnikach, co w dużym stopniu zwiększa powierzchnię nośną skrzydła. Silniki o mocy 3150 KG każdy, skonstruowane zostały specjalnie dla samolotów pasażerskich i charakteryzują się małym zużyciem paliwa i dużą żywotnością. Ma to jeszcze tę zaletę, że tłumi szum silników w kabinie pasażerskiej oraz zwiększa bezpieczeństwo pożarowe.

Dla skrócenia startu i dobiegu samolot wyposażony został w specjalne klapy, które automatycznie otwierają się i wysuwają się do tyłu.

Podwozie trójkołowe, przy czym przednie golenie chowane w kadłub a główne — w specjalne gondole umieszczone za silnikami. Samolot posiada kolor naturalnego polerowanego aluminium. Pasy na kadłubie wg linii rysunku, w kolorze jasnoniebieskim. Na stateczniku pionowym flaga NRD w kolorach (licząc od góry) czarnym, czerwonym, żółtym. Prędkość przelotowa — 800 km/h, zasięg — 2000 km.

Opracował: ZDZISŁAW SZAJEWSKI wg „Modellbau und Basteln"




TYP „152"
SAMOLOT
PASAŻERSKI N.R.D.
Z NAPĘDEM ODRZUTOWYM.
WYMIARY
ROZPIĘTOŚĆ – 26.40 m.
DŁUGOŚĆ 30.80 m.
WYSOKOŚĆ 9.13 m.
E — E
B — B
D — D
C — C
A — A

SYLWETKI MODELARZY POLSKICH W ANGLII

Do bardziej zasłużonych i znanych starszych modelarzy lotniczych, pracujących na terenie Wielkiej Brytanii należą inż. Franciszek Fryc i inż. Jerzy Płoszajski.

W pierwszych latach po wojnie, przebywając w obozie Millom, inż. Franciszek Fryc, mający wówczas za sobą poważne doświadczenie modelarskie, rozwinął ożywioną działalność na tym polu, budując wiele udanych modeli latających. Rok 1949 przyniósł mu pierwsze zwycięstwo, kiedy jeden z jego modeli zdobył pierwszą nagrodę na zawodach modelarskich w Anglii. W latach następnych inż. Fryc zaczął się coraz bardziej interesować nową dziedziną radiosterowania i przystąpił do budowy modelu sterowanego własnego pomysłu. Samolot ten — drugi, po pionierskiej konstrukcji Nachtmana, silnikowy model radiosterowany wykonany przez Polaka — wyróżniał się piękną sylwetką i bardzo starannym opracowaniem aerodynamicznym. Posiadał on skrzydło o charakterystycznym układzie myśliwców Puławskiego i wyposażony był w silnik Elfin 1,49 cm³. Wystawiony jesienią r. 1952 na XXVII Model Engineer Exhibition w Londynie, został on nagrodzony dyplomem „Commended" — IV-tą nagrodą w klasie modeli radiosterowanych. Na tejże wystawie drugą nagrodę w kategorii modeli sterowanych — medal brązowy — zdobył inż. Lech Hatko, za piękny model szybowca, będący jego pierwszą i jedyną pracą modelarską.

Po kilkuletniej przerwie inż. Fryc powrócił do pracy modelarskiej i pracuje obecnie nad nowym radiosterowanym modelem.

Inż. Jerzy Płoszajski, jeden ze współkonstruktorów rasowego grzbietopłata słabosilnikowego „Smyk", jest czytelnikom „Modelarza" dobrze znanym z szeregu artykułów z dziedziny modelarstwa szkutniczego, jakie ostatnio ukazały się na łamach pisma. Przed wojną był on niezwykle aktywnym modelarzem lotniczym i wykonał kilkadziesiąt modeli. Każdy z nich miał swoją „metrykę" w specjalnym zeszycie, podającą datę rozpoczęcia i ukończenia nad nim pracy, charakterystykę, oraz dane i osiągnięcia maszyny. Po wojnie inż. Płoszajski zajmował się także czynnie modelarstwem lotniczym w tutejszym terenie. Zbudował on bardzo udany model redukcyjno-latający górnopłata Monocoupe, zaopatrzony w silnik 1,5 cm³, oraz szybowiec klasy A-2. Szybowiec ten pokazany był w sierpniu 1953 r. na XXVIII Model Engineer Exhibition, gdzie wyróżniony został dyplomem „Commended". Brak czasu nie pozwala obecnie inż. Płoszajskiemu na czynną pracę modelarską. Interesuje się on jednak żywo tą dziedziną i sprawy modelarskie są mu nadal bardzo bliskie.

W lipcu r. 1950 powstał w Londynie Polski Klub Modelarsko-Lotniczy. Zrzeszeni w nim doświadczeni modelarze postanowili zainteresować tą dziedziną młodzież polską i przekazać jej swe umiejętności. Obok akcji propagandowej, mającej na celu ściągnięcie do klubu młodzieży londyńskiej, zainicjowano także kursy modelarskie w polskich ośrodkach szkolnych. Pierwszy z nich zorganizowano w jesieni r. 1951 w szkole polskiej w Botisham pod Cambridge, gdzie uczęszczało nań około 30 chłopców w wieku 14—15 lat, drugi powstał trzy lata później przy szkole Ojców Marianów w Henley pod Londynem. Wśród młodocianych entuzjastów modelarstwa nie zabrakło modelarzy bardzo utalentowanych, którzy odnieśli znaczne sukcesy. II-ga Wystawa Polskiego Klubu Modelarsko-Lotniczego, zorganizowana w końcu marca 1952 skupiła obok prac wytrawnych mistrzów sztuki wiele bardzo pięknie opracowanych i wykończonych modeli juniorów. Wkrótce stanęli oni również do konkurencji z modelarzami angielskimi, zdobywając zaszczytne nagrody.

Elitę modelarzy lotniczych tego młodego pokolenia stanowili W. Owsianka, F. Wojewódka, E. Niekraszewicz i J. Szymański.

Jesienią r. 1952, a więc w rok po rozpoczęciu pracy modelarskiej, Wojciech Owsianka, lat 14, ze szkoły w Botisham, zdobył na XXVII Model Engineer Exbibition III-cią nagrodę — dyplom „Highly Commended" — za ciekawy model silnikowy własnej konstrukcji. Maszyna ta, podobnie jak i inne jego modele, odznaczała się bardzo starannym wykonaniem i wykończeniem oraz ciekawymi rozwiązaniami. Na tejże wystawie IV na grodę — dyplom „Commended" — przyznano Edwardowi Niekraszewiczowi, lat 15, z Londynu, za model silnikowy własnego pomysłu, będący drugą jego pracą modelarską.

Rok później, na następnej Model Engineer Exhibition, poważny sukces odniósł Franciszek Wojewódka, lat 15, ze szkoły w Botisham. Jego model samolotu własnej konstrukcji uznany został za drugi najlepszy w swojej klasie wśród eksponatów wystawowych i nagrodzony III-cią nagrodą — dyplomem „Highly Commended" (pierwszej nagrody w tej kategorii nikomu wówczas nie przyznano). Wystawiony równocześnie wtedy model konkursowy klasy „Pylon", praca Jana Szymańskiego, lat 15, zdobył IV-tą nagrodę w swojej kategorii.

Jednym z najaktywniejszych wśród juniorów był W. Tołłoczko z Reading. Nie zdobył on wprawdzie nagród, ale wykonał wiele udanych modeli, głównie na uwięzi i szybowców, które doskonale latały.

*

Kończąc ten przegląd wybitniejszych postaci modelarzy Polaków na obczyźnie podkreślić trzeba, że we wszystkich imprezach modelarskich, w jakich uczestniczyli, napotykali oni bardzo silną liczebnie i jakościowo konkurencję ze strony modelarzy angielskich. Ruch modelarski na terenie W. Brytanii ma za sobą już przeszło 50-letnią tradycję i jest wysoce rozwinięty. Society of Model Aeronautical Engineers, powstałe w r. 1908, skupia obecnie 450 klubów modelarskich rozsianych po całym kraju i liczy ponad 20.000 zrzeszonych członków. Zgłoszenia na zawody czy wystawy modelarskie są bardzo liczne i biorą w nich udział setki, czasem do tysiąca, modeli i oglądane są przez tysiące widzów.

J. B. CYNK

BIBLIOTECZKA modelarza

Modelarze, którzy zajmują się budową nowoczesnych samolotów wojskowych, będą mogli wzbogacić swą biblioteczkę w pożyteczną pozycję. Ukazała się książka nakładem Wydawnictwa MON pt. „Najnowsze samoloty wojskowe". Jest to przegląd współczesnych samolotów wojskowych, będących w posiadaniu sił powietrznych Stanów Zjednoczonych, Anglii, Francji, Kanady, Włoch, Szwecji, Holandii, Hiszpanii i Szwajcarii. Są to państwa, które posiadają własny przemysł lotniczy. W pracy tej omówione są bardzo obszernie ważniejsze typy najnowszych samolotów o przeznaczeniu wojskowym. Można tam znaleźć opisy poszczególnych maszyn, ich dane taktyczno-techniczne, zdjęcia i rysunki w trzech rzutach.

Niejednego modelarza zaciekawi dział omawiający sposób oznaczania samolotów wojskowych Stanów Zjednoczonych, który niejednokrotnie dawał im dużo do myślenia. Dowiedzą się tam, dlaczego myśliwce amerykańskie posiadają znaki rozpoznawcze składające się np. aż z dwóch liter F. Zamieszczenie dużej ilości zdjęć samolotów w różnych ujęciach daje możliwość do wykorzystania ich przez modelarzy przy budowie modeli. Książka wydana została w dość małym nakładzie 5.000 egz. i dlatego należy zaopatrzyć się w nią wcześniej, gdyż nakład może być szybko rozsprzedany.

„Najnowsze samoloty wojskowe" — Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej — Wydanie I — 1959 r. Nakład 5.000 egz. Format B6. Objętość 336 stronic. Cena 20 zł.



„MODELARZ" POMAGA

Szulc Bogusław, Kalisz, ul. Częstochowska 6 m. 16 — poszukuje pierwszych numerów „Modelarza" z 1955 r. Zapłaci gotówką.

Jowczyk Leopold, poczta Doboszowice 129, pow. Ząbkowice Śl. posiada do odstąpienia następujące numery „Modelarza": rocznik 1957, 1958 i Nr 1/59. Numery „Skrzydlatej Polski" 10—52 z 1957 r. oraz 16 pierwszych numerów z 1958 r. Czasopisma te odstąpi za gotówkę lub za numery dwutygodnika „Turysta" rocznik z 1952, 53, 54, 55, 56, 57 nr 7—15 z 1958 r.

Klimaszewski Michał, Zabrze, ul. Śmiałego 17/4 posiada następujące numery „Modelarza" 12/56, 1, 2, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12 z 1957 r. oraz 1, 6, 7, 8, 12 z 1958 roku, które sprzeda za gotówkę lub zamieni na znaczki pocztowe.

Pocałun Jan, Paczków, ul. Kościuszki 7, powiat Nysa — posiada do wymiany czasopisma „Skrzydlata Polska" Nr Nr 22, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 36, 40, 41 z 1957 r. oraz 30, 35 z 1958 r. za miesięcznik „Modelarz" 10, 11, 12 z 1951 roku, Nr 1 z 1958 r., Nr 1, 2, 3 z 1959 roku.

Pyć Tomasz, Warszawa, ul. Pruszkowska 6 m. 137 — posiada do odstąpienia następujące numery „Skrzydlatej Polski" Nr 32—52 z 1958 r. i Nr 1—25 z 1959 r.

Hussar Ladislav UV 6004 PS 155 PLZEN CSR, pragnie wymienić z polskim modelarzem doświadczenia oraz „Letecky Modelar" za „Modelarza".

HuMoR



— To jest model zdalnie sterowany mojej konstrukcji, wykonuje z niesłychaną precyzją najbardziej skomplikowane manewry...

NAGRODY W KONKURSIE JUBILEUSZOWYM MODELARZA

W drodze losowania za prawidłowe rozwiązanie konkursu zamieszczonego w numerze jubileuszowym „Modelarza", które brzmi: „50 numer »Modelarza«, 1. ścigacz okrętów podwodnych, 2. lotniskowiec, 3. krążownik, 4. okręt podwodny, 5. niszczyciel, 6. barka desantowa.

Nagrody otrzymują:

SILNIK SAMOZAPŁONOWY „JASKÓŁKA" I 2,5 cm³ — Zbigniew Grzegorzewicz, Opole, ul. Ozimska 36 m. 2.

MODELARSKIE SILNIKI ELEKTRYCZNE — Jan Jendrzejewski, Warszawa 32, ul. Hałkego 7 m. 3; **Marian Drobek,** Poręba pod Zawierciem, ul. 1 Maja 9 m 4; **Roman Jasiński,** Gliwice, ul. Wróblewskiego 3 m. 3; **Antoni Fiebig,** Włocławek, ul. Pilczycka 122a m. 5; **Marian Górecki,** Warszawa, ul. Stołeczna 11a m. 69; **Marian Witowski,** Czerniewce pod Włocławkiem, woj. bydgoskie; **Andrzej Waltz,** Warszawa, ul. Frascati 3 m. 5a. **WIECZNE PIÓRA: — Wiesław Witowski,** Nowa Huta C-31 bl. 1 m. 31; **Bogusław Jarosz,** Zlebice, ul. Podmiejska 38, pow. Ząbkowice Śląskie; **Gerhard Jonta,** Zabrze, ul. Lązara 3 m. 3. **KSIĄŻKI: Paweł Ambroziak,** Siedlce, ul. Świerczewskiego 74a m. 1; **Leon Szot,** Boguszowice 2, pow. Cieszyn; **Sławomir Leski,** Warszawa, ul. Górczewska 6 m. 2; **Tadeusz Durak,** Trzemeszno, pta Rozdrażew, pow. Krotoszyn; **Janusz Lech,** Przemyśl, ul. Reymonta 25, **Ryszard Dwid, Łódź 7,** ul. Łomżyńska 24; **Wernicki Marek,** Świdnik pod Lublinem, ul. Hanki Sawickiej 5 m. 12; **Lech Tołkacz,** Poznań, ul. Ratajczaka 42 m. 18; **Aleksander Konarzewski, Warszawa,** ul Targowa 70 m. 96; **Zdenek Krucky,** Praha 13, ul. Norska 2 CSR.

Nagrody wysłane zostały pocztą. Prosimy o potwierdzenie odbioru.

POCZTA MODELARZA



DRODZY PRZYJACIELE

Wasza uprzejmość polegająca na przesłaniu na adres naszej szkoły kompletu miesięcznika „Modelarz" pozwoliła nam odpowiedzieć czynem, mianowicie zbudowaliśmy szereg modeli. Jeden z nich katamaran „Albatros" stał się sensacją wśród uczestników Zawodów Modeli Szkutniczych Brańskiego Obwodu. Wykonawca tego modelu, uczennica 9-ej klasy 23 szkoły, Tatiana Korszczkowa zdobyła mistrzostwo naszego obwodu.

Przesyłam jej zdjęcie wraz ze zwycięskim modelem. Dziękuję Wam Drodzy Przyjaciele, za Wasz dar dla naszej szkoły.

Nauczyciel fizyki
W. J. ŁUSZNIKOW — BRAŃSK

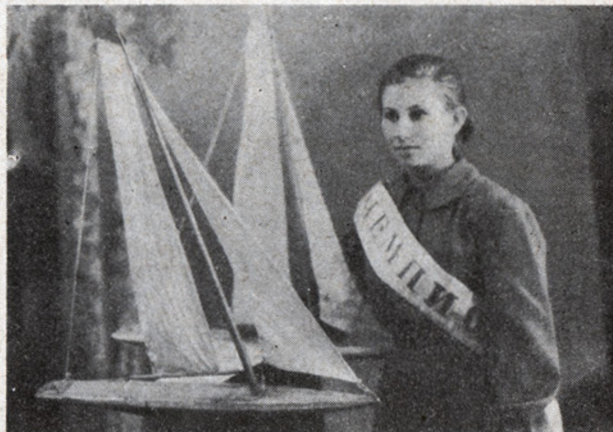
Drodzy Koledzy!

Jestem modelarzem i buduję modele latające i szkutnicze. Od 1956 r. prowadzę korespondencję z polskim modelarzem Stefanem Lenecerem, który mi przysyła „Modelarza" i „Skrzydlatą Polskę" a ja mu w zamian „Leteckiego Modelarza" i „Kridla Vlasti".

Przesyłam zdjęcie modelu szybowca A-2 własnej konstrukcji.

Pozdrawiam wszystkich polskich modelarzy, życząc sukcesów przy budowie modeli oraz rekordów w zawodach.

KRYL KAREL
Praha XVI S. M. Kirova
CSR



CZASOPISMO ZALECONE DO BIBLIOTEK SZKÓŁ LICEALNYCH PISMEM MINISTERSTWA OŚWIATY NR PO/3 – 308 57 Z DN. 25 MARCA 1957 R.

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Chocimska 14 Telefon 4-12-31 wewn. 28. Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę przyjmują Urzędy Pocztowe i listonosze. Instytucje i Zakłady Pracy, mające siedzibę w miejscowościach, w których znajdują się Oddziały, względnie Delegatury „Ruchu" — zamawiają prenumeratę w tychże jednostkach „Ruchu". Instytucje Centralne, zamawiające prenumeratę dla podległych im jednostek terenowych w skali krajowej, zgłaszają zamówienia do Centrali Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" — Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO 1-6-100020. Cena w prenumeracie: kwartalnie zł 7,50, półrocznie zł 15,00, rocznie zł 30.00. Termin zgłaszania przedpłat do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty Zlecenia na wysyłkę wydawnictw polskich za granicę przyjmuje Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 48. Druk. Wojsk. Zakł. Graf. W-wa. Zam. 1646. Nakład 23 400 egz. W-46.

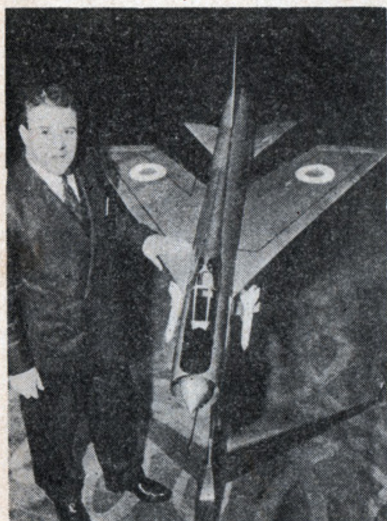
WYDAJE ZG LPŻ

Redaguje zespół w składzie Roman Michalik — Przewodniczący Kolegium, Stefan Smolis — Sekretarz Redakcji, Jan Marczak, Władysław Niestoj, Zygmunt Szczęśniak — Redaktorzy Działów

CIEKAWOSTKI modelarza

SUPER DELTA

Takiego modelu-delty jeszcze nie widzieliśmy. Zaprojektował go i wykonał Ron Smith z Lynnwood — USA. Model zaopatrzony został w silnik o pojemności 5 cm^3 i aparaturę do zdalnego sterowania.



REKORDZISTA

Zdjęcie przedstawia R. Beamonta, pilota-oblatywacza firmy English Electric Company, obok modelu samolotu „Lightining", na oryginale którego osiągnął on prędkość przekraczającą podwójną szybkość dźwięku. Lot odbył się na wysokości 40.000 stóp.



MISTRZOWIE WYCZYNU

Modelarze angielscy D. Careless, J. Hampton i E. Harris wraz ze swoimi rekordowymi modelami (warto zwrócić uwagę na ich nowoczesną konstrukcję), z których każdy osiągnął powyżej 80 km/h.

SZYBKI ROZWÓJ

Leroy Cox z Santa Ana w USA, którego widzimy na zdjęciu w otoczeniu różnych modeli, mając do dyspozycji niewielki kapitał obrotowy, założył w 1945 r. sklep części modelarskich. Dzięki fachowej obsłudze klientów i posiadaniu dobrych materiałów, zdobył on szybko sławę. Jego przedsiębiorstwo handlowe zwiększyło obroty tak, że już w 1958 r. operował on sumą 3.000.000 dol. Jak widać, ilość kupujących jest wielka, jeżeli można było tak szybko rozwinąć przedsiębiorstwo.







SIŁA PARY

Załączone zdjęcie całkowicie ilustruje, jak silną i wytrzymałą może być maszynka parowa wmontowana do modelu. Dowiódł tego Sidney Christopher z Anglii, wybierając się takim oto wehikułem na spacer ze swoim przyjacielem.

GODNE NAŚLADOWANIA

Piękny model niszczyciela radzieckiego zbudował kol. Ruliński z Bydgoszczy. Kadłub wykonany jest z blachy, co wcale nie stanowi o ciężarze modelu, czego dowodem jest prawidłowe zanurzenie. Wykonawca modelu jest ciężko poszkodowanym inwalidą, o dużym ograniczeniu ruchów i dlatego jego praca zasługuje na tym większe uznanie.

